

4
3.

<36624546940013

S

<36624546940013

Bayer. Staatsbibliothek

BEITRÄGE

ZUR

KENNTNISS UND BEFÖRDERUNG

DES

HANDELS

UNDDER

SCHIFF - FAHRT.

Herausgegeben

von

B. S. V. NAU,

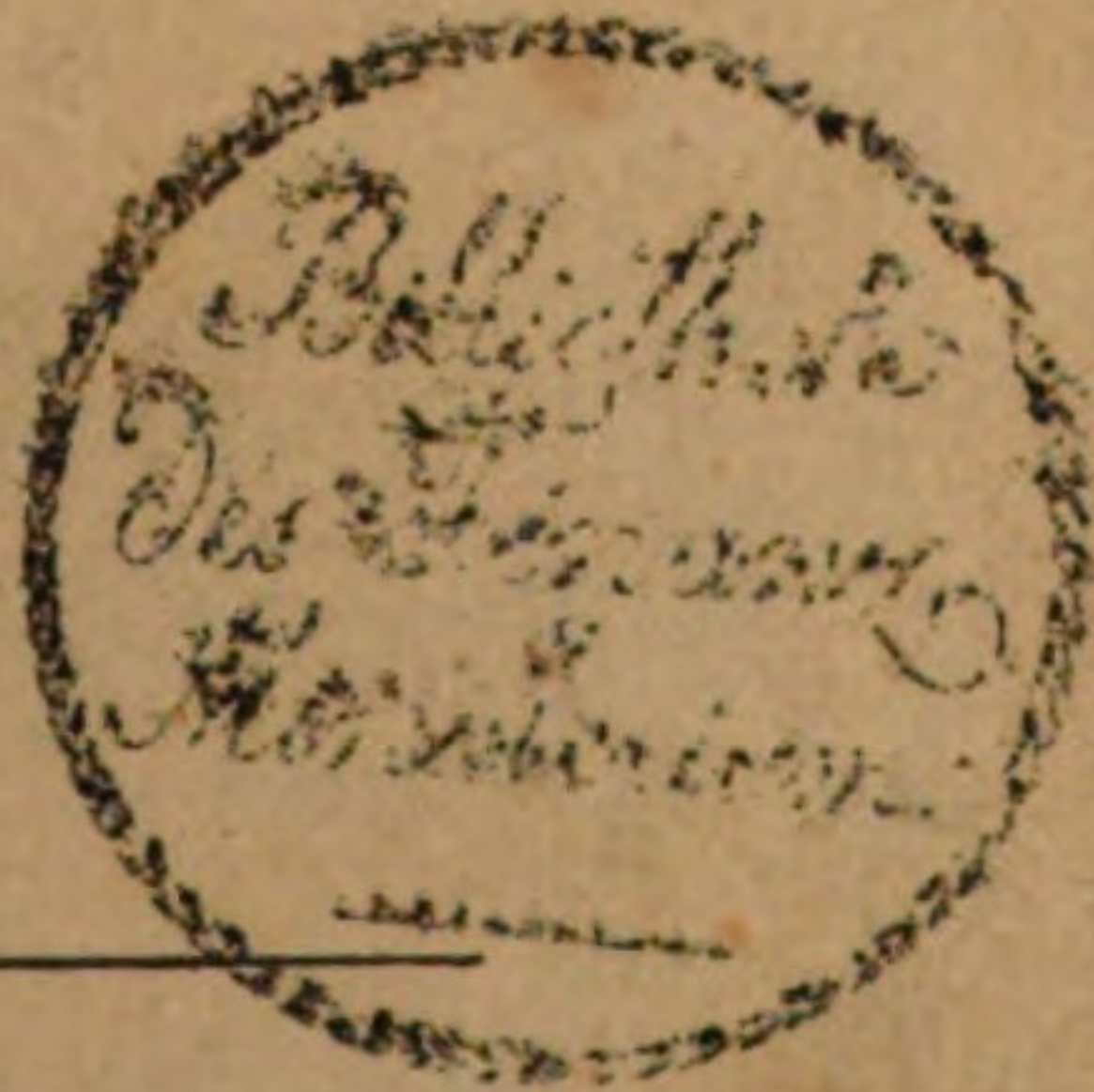
Königl. Baierischem Hofrathe und bevollmächtigtem Kommissär für die Rheinschiffahrts-
Angelegenheiten bei der Central-Commission zu Mainz, Ritter des Königl. Civil-
Verdienstordens der Baierischen Krone, des Kaiserl. Königl. Oesterreichischen St.
Leopold-Ordens und des Kaiserl. Russ. St. Annen-Ordens 2ter Klasse; Mitglieder der
Akademien und gelehrten Gesellschaften zu Berlin, Erfurt, Hanau, Jena, Leipzig,
Marburg, München, Zürich etc. etc.

II. Band. I. Heft.

MAINZ, 1819.

Gedruckt bei F. KUPFERBERG, Buchhändler und Buchdrucker.

Auf Kosten des Herausgebers.



Bayerische
Staatsbibliothek
München

I.

Réponse du Commissaire plénipotentiaire de S. M. le Roi de Pays-Bas au vote du Commissaire de S. M. le Roi de Prusse en date du 8. septembre 1818.

Le soussigné Commissaire de S. M. le Roi des Pays-Bas a lû avec une attention suivie le dernier vote de son Collègue, M.^r le Commissaire de Prusse, du 8. septembre dernier, lequel doit servir de réponse aux objections faites contre son vote du 27. fevrier dernier, par consequent à la déclaration collective de M. M. les Commissaires de Bade, Bavière, France et Nassau du 13. mars et au vote du soussigné en date du 16. juin 1818.

C'est par erreur, que ce dernier est représenté par M.^r le Commissaire de Prusse, comme ayant clôs la serie des votes au sujet du projet d'une Instruction intérimaire: il fait suite à la déclaration collective du 13 mars de M. M. les Commissaires susnommés.

La première partie de ce nouveau vote de M.^r le Commissaire de Prusse roule encore sur la question de savoir, si la levée effective des relâches forcées doit être prononcée par l'Instruction intérimaire ou si elle appartient au règlement définitif? et le votant continue à soutenir la seconde alternative.

Première partie du vote de Mr. le Commissaire de Prusse concernant l'époque de la levée des relâches forcées.

Il reproduit à cet effet des argumens déjà combattus et allègue quelques nouveaux motifs, dont le soussigné prendra à tâche d'examiner de plus près la valeur.

Cependant, avant de les aborder, il croit convenable d'éclairer, par l'analyse suivante, la marche incertaine de la négociation de M.^r le Commissaire de Prusse à ce sujet.

Cette négociation a deux périodes.

Pendant la première, qui consuma plus d'une année de tems (depuis août 1816 jusqu'en novembre 1817) ce négociateur se montra disposé à lever la relâche forcée de Cologne pendant l'Interim, mais seulement en faveur des États riverains du Rhin entre Strasbourg et les frontières des Pays-Bas et à l'exclusion de la navigation de ces derniers, à moins que ceux-ci ne voulussent souscrire à des conditions, qui auroient dépassé les limites du traité sur la navigation du Rhin.

La seconde période de cette négociation comprend un espace de tems à peu près égal au premier, savoir depuis novembre 1817 jusqu'en septembre 1818.

Le commencement de cette nouvelle période est marqué par la déclaration des Commissaires de Bade, Bavière, France, Hesse et Nassau, en date du 11. novembre 1817, faisant connoître, que ces Commissaires ne croyoient pas pouvoir appuyer et seconder les prétentions démesurées de M.^r le Commissaire de Prusse à l'égard des Pays-Bas.

Depuis cette époque la négociation de M.^r Jacobi changea de face; dès lors il ne fût plus question d'une levée partielle pendant l'Interim et à la promesse faite à ce sujet succéda l'assertion, que cette levée ne pouvoit ni ne devoit avoir lieu, que simultanément pour tous les États riverains et à l'époque incertaine, où le règlement définitif sera confectionné et sanctionné.

„Car il est impraticable (dit enfin M.^r le Commissaire de Prusse dans son dernier vote, en taxant fort judicieusement et très justement la valeur de son offre antérieure) de faire cesser le droit de relâche au profit de l'un et d'en exclure l'autre; on seroit très fondé de présumer de cette demi-mesure que l'interruption de la navigation en seroit la suite et que chaque bateau allemand finirait par être définiti-

vement exclu du Rhin hollandais au moyen de répressailles et qu'à la fin un troisième point de relâche forcée seroit établi sur la frontière."

Certainement il n'y a pas de mal en ce que M.^r le Commissaire de Prusse rétracte une offre, dont il reconnoit lui même la nullité et contre laquelle le soussigné n'a pas cessé d'invoquer le traité, qui prononce l'abolition des relâches forcées *pour tous*.

Mais ce qu'il y a à regretter, c'est que cette rétractation a été retardée jusqu'après la déclaration susmentionnée (du 11 novembre 1817) de tous les autres Commissaires à l'égard des Pays-Bas.

On ne peut cependant pas disconvenir et il appert de la marche de la négociation de la première période, que M.^r le Commissaire de Prusse a du moins fait pressentir, il y a long tems, cette rétractation d'une promesse impraticable.

Car quoiqu'il avoit déclaré les 3. et 27 Décembre 1816 et le 14. Janvier 1817, qu'il approuvoit la levée des relâches forcées au moyen de l'Instruction intérimaire, avec la réserve toute fois, que la navigation des Pays-Bas n'en devoit pas encore profiter; il ne laissa pas d'observer déjà le 21. Janvier 1817:

„Qu'il n'étoit pas instruit sur le parti à prendre dans le cas, où
„M.^r le Commissaire Neerlandais demanderoit à signer l'instruction in-
„térimaire après sa déclaration formelle, que cette instruction ne
„pouvoit ni ne devoit concerner que le Rhin conventionnel entre Stras-
„bourg et Emmerich et qu'il étoit difficile de voir, comment on vou-
„loit un règlement provisoire, duquel on s'étoit occupé depuis cinq
„mois sans tomber d'accord, tandis que l'art 32 de l'acte de Vienne
„portoit, que dès que la Commission centrale seroit réunie, elle de-
„voit s'occuper à dresser le règlement définitif."

Un mois plustard il releva à la vérité de nouveau l'espérance d'une suppression partielle pour l'état interimaire.

Car le 28. Fevrier 1817 il declara:

„Que sa cour ne reconnoissoit pas la nécessité d'une instruction

„intérimaire, qu'il importoit plutôt de s'occuper du règlement définitif,
 „que l'abolition des relâches forcées ne pouvoit être exigée, en vertu
 „du traité, avant la sanction du règlement définitif, mais qu'au cas,
 „où il seroit présenté un règlement fluvial, remplissant les conditions
 „d'une bonne police de fleuve et assurant complètement la sureté de
 „navigation, le cabinet de Berlin consentiroit volontiers à ce qu'une
 „suppression des droits de relâche ait lieu généralement à l'exception
 „toute fois de la navigation de la Hollande etc.“

En conséquence de cette déclaration, la commission centrale n'avoit rien de plus pressant, que de se livrer aux délibérations sur le projet d'un règlement de police, que M^r. le Commissaire de Prusse avoit mis lui-même sur le tapis déjà le 31. Janvier 1817 et dont par conséquent il étoit permis de croire, qu'il se trouvoit conçu dans le sens de la déclaration précédente.

En effet ces délibérations commencèrent le 18. Mars 1817.

Mais dans la séance même, où la discussion de ce projet de règlement de police fût ouverte, M^r. le Commissaire de Prusse observa:

„Que la Prusse ne se refusoit pas à faire émaner une instruction
 „intérimaire, que seulement elle demandoit qu'elle fût rédigée conformément au mode prescrit, savoir de *s'en tenir à la convention de*
 „1804, *sauf à substituer la perception partielle à la perception com-*
 „mune.“

Cette déclaration, incident, qui n'étoit pas de bon augure pour l'accomplissement des espérances, avec les quelles on s'étoit livré aux délibérations sur le projet d'un règlement de police, qui devoit faire suite à l'instruction intérimaire, qui eût prononcé la levée des relâches forcées, en indiquant comme supprimés ceux des articles de la convention de 1804 qui y ont trait, cette déclaration, dis-je, n'arrêta pas les délibérations commencées et ce d'autant moins, que le 15 et le 25 avril M^r. le Commissaire de Prusse renouvela l'assurance:

„Que son gouvernement ne prétendoit pas de faire attendre les
 „états riverains du Rhin conventionnel jusqu'après la sanction du ré-
 „glement définitif, pour pouvoir passer devant le port de Cologne.“

Effectivement la discussion du projet du règlement de police en question fût achevée dans la séance du 29 avril 1817.

On se croyoit alors à la veille de la levée partielle de la relâche forcée, que M^r. le Commissaire de Prusse avoit promise.

Vaine illusion! le règlement de police discuté et prêt à recevoir la conclusion finale se trouve depuis enseveli dans les actes. Il n'y fût point donné suite et le 27 juin M^r. le Commissaire de Prusse proposa :

„d'ouvrir sans délai la discussion sur l'art. premier de l'acte de
 „Vienne, vû la nécessité d'un arrangement avec les Pays-Bas sur les
 „conditions, moyennant lesquelles le transit des marchandises se feroit
 „aux embouchures du Rhin“

et le 20 août il déclara :

„que la Commission centrale auroit aboli le droit de relâche en autant,
 „qu'il étoit en son pouvoir de le faire durant l'interimaire, dès ce
 „qu'elle proclameroit, que les *magistrats* des villes de Mayence et de
 „Cologne auroient perdu le droit, de le faire exercer; mais que pour
 „faire jouir la navigation de toute la liberté, d'ont elle avoit été dé-
 „clarée susceptible d'après les articles 1 et 19 de l'acte de Vienne, il
 „falloit attendre le résultat des délibérations sur les points énumérés
 „à l'art. 27, dont l'exécution étoit réservée au règlement définitif.“

„Il déclara de plus, qu'il lui étoit défendu de signer une instruction
 „interimaire contraire à ces principes, mais qu'il étoit prêt à signer
 „un tel acte, s'il se borneroit à déclarer aboli le droit de relâche et
 „à *supprimer sur le champ les abus*, reconnus pour tels sur les ré-
 „clamations des parties intéressées, sous condition de maintenir jusqu'au
 „règlement définitif l'ordre de navigation et de verification des char-
 „gemens, prescrit par la convention de 1804, sauf à autoriser les

„bateliers brevetés, qui ne voudroient plus rester membres des asso-
 „ciations, à se pourvoir en réclamation pour obtenir de nouvelles auto-
 „risations, plus convenables à leur intérêt personnel et aux bateliers
 „des confluens, à faire leurs démarches auprès de l'administration de
 „la navigation du Rhin, pour obtennir, sous les conditions requises,
 „la permission de naviguer, en se conformant duement au règlement
 „de police de navigation et de verification des chargemens.

„Il proposa de charger M^r. Eichhoff, ancien Directeur général, de
 „présenter sans délai un projet d'instruction intérimaire, rédigé dans
 „ce sens.”

En conséquence de cette proposition, un tel projet fût rédigé et
 la Commission centrale, ayant reconnu dans la séance du 17 octobre
 1817, que la question adressée aux Pays-Bas sur la manière, dont ce
 gouvernement entendoit exécuter l'art. premier de l'acte de Vienne,
 étoit trop générale, résolut de préciser les points, dont il pouvoit être
 question, en invitant M^r. le Commissaire de Prusse de commencer à
 spécifier les demandes, que son gouvernement croyoit pouvoir faire
 aux Pays-Bas, en conformité du traité, pour la liberté de navigation
 pendant l'interim.

Le projet d'instruction intérimaire, présenté en conséquence de
 la proposition de M^r. le Commissaire de Prusse, n'ayant pas obtenu,
 comme il étoit à prévoir, les suffrages de tous les Commissaires, puis-
 qu'il ne donnait pas assez de liberté réelle pour la navigation et M^r.
 le Commissaire de Prusse ayant accepté de préciser les demandes,
 qu'il croyait pouvoir faire aux Pays-Bas pour la durée de l'interim;
 „il pria, dans la séance du 24 octobre, les états riverains du Rhin
 „conventionnel (en se dégageant aussi du dit projet d'instruction inté-
 „rimaire, accepté par les Pays-Bas, de se concerter eux mêmes avec
 „les anciens administrateurs de la navigation du Rhin et de s'accorder
 „ensuite sur le mode, qui devoit être suivi d'après la conviction des
 „dits administrateurs, pour procurer desuite aux bateliers des états de

„leurs Souverains la jouissance des avantages de l'abolition des ré-
 „lâches forcées, ajoutant, que dès ce que ce mode ne préjugeroit en
 „rien le point contentieux avec le royaume des Pays-Bas et qu'il ne
 „compromettroit ni la fréquence de la navigation marchande, ni les
 „intérêts du fise, il osoit *garantir*, que la cour de Berlin *n'opposeroit*
 „pas le moindre obstacle à l'exécution de ce mode; mais qu'il ne
 „pouvoit pas être question de l'émanation d'une instruction intérimaire
 „où la corde de la levée des relâches forcées fût touchée, puisqu'elle
 „devoit émaner au nom de tous les états riverains: or lui ne sauroit
 „signer une telle instruction, si elle accorde aux Pays-Bas la jouissance
 „de cette levée et le Commissaire des Pays-Bas ne la signeroit pas
 „si elle refuse cette jouissance.”

Concernant la spécification promise des demandes, qu'il croyoit pouvoir faire aux Pays-Bas, pour les faire jouir de la levée des relâches forcées, déjà pendant l'interim, il déclara:

„que son gouvernement croyoit pouvoir attendre, que celui des Pays-
 „Bas consentiroit à l'ouverture des délibérations sur le règlement défi-
 „nitif et qu'il cesseroit de prétendre à voir changé son status quo sur
 „le Rhin conventionnel avant la sanction de ce règlement.”

Cependant dans la 74^e séance Mr. le Commissaire de Prusse jugea à propos de révenir sur cette dernière déclaration évasive au sujet des Pays-Bas et d'entrer dans plus de détail; et le 11 novembre 1817 la Commission centrale résuma les demandes à faire aux Pays-Bas, pour leur ouvrir le Rhin déjà pendant l'interim.

Elles consistoient dans les quatre points suivans:

- 1^o. Que le tarif des droits de navigation en Hollande soit remis au taux, où il étoit lors de la conclusion de la convention de Vienne sur la navigation du Rhin.
- 2^o. Que toute visite de douaniers sur le Rhin devoit cesser, tant que les marchandises ne seroient pas déchargées ou déclarées destinées pour l'importation dans l'intérieur du Pays.

3°. Que tous les bateaux des bateliers Neerlandais, exerçant la nouvelle navigation, devoient être jautés et munis de manifestes tels qu'ils étoient en usage sur le Rhin conventionnel et que les bateliers devoient en faire preuve au premier bureau de perception du Rhin conventionnel.

4°. Que la Commission centrale suppose encore, que, conformément aux déclarations précédentes du Commissaire des Pays-Bas, les bateliers du Rhin conventionnel ne rencontreront ni indirectement, ni indirectement aucun empêchement légal pour recevoir des chargemens de retour.

Le 18 novembre 1817 les anciens administrateurs du Rhin furent unanimement chargés, de soumettre à la Commission centrale un nouveau projet d'instruction intérimaire, conçu dans le sens de la déclaration ci-dessus de la Commission centrale du 11 novembre.

Nous voilà maintenant arrivés à la seconde période des négociations de M.^r le Commissaire de Prusse sur la levée de la relâche forcée, celle où il n'est plus question d'une levée partielle en faveur des Etats riverains du Rhin conventionnel, mais où cette levée est généralement refusée pour la durée de l'Interim.

Car non obstant que M.^r le Commissaire de Prusse avoit encore consenti le 18 ^{Novembre} septembre à l'invitation faite aux anciens administrateurs du Rhin, de présenter un nouveau projet d'instruction int.^{re} dans le sens de la déclaration du 11 novembre, non obstant qu'il avoit déclaré, lorsque le 7 janvier 1818 ce projet fut produit, qu'il le transmettroit à S. A. M.^r le Prince de Hardenberg avec la proposition, d'être autorisé à le signer *tel quel*, dès que M. M. ses collègues se seroient déclarés prêts d'en faire autant, et non obstant que les autres Commissaires avoient accepté ce projet et que dans la séance du 10 février suivant le Commissaire des Pays-Bas avoit aussi déclaré positivement son adhésion au dit projet quant à *l'instruction intérimaire*, qu'il contenoit (avec laquelle cependant *l'invitation* adressée aux Pays-Bas, de

remplir les quatre points demandés par la Commission - Centrale, ne pouvoit être amalgamée dans un même acte, sans se départir évidemment du but et de la nature de l'Instruction intérimaire voulue par l'art 31 de l'acte de Vienne) non obstant tout cela, M.^r le Commissaire de Prusse, après s'être rendu auprès de S. A. le Prince de Hardenberg, pour conférer avec lui sur le dit projet, déclara par son vote du 27 fevier dernier:

„que la levée des relâches forcées ne devoit pas être effectuée par „l'Instruction intérimaire, ayant pour *seul et unique* objet la substitution de la perception partielle à la perception commune; mais que „cette levée devoit rester réservée au règlement définitif.“

Il hasarda encore dans le même vote une interprétation de la déclaration, donnée par le Plénipotentiaire des Pays-Bas à Vienne, et en traitant la loi du 3 September 1816, comme n'étant conçue, que dans le seul but de grèver la navigation du Rhin, il essaya d'appliquer aux *droits de Douane* la promesse de ne pas hausser, pendant l'Interim, *les droits de péage*.

Il s'y étendit enfin sur les obligations, que les Pays - Bas auroient à remplir par le règlement définitif, en comprenant dans l'énumération, qu'il en fit, des choses absolument étrangères au traité sur la navigation du Rhin, telles que la prétention „que les droits d'entrée et de „sortie dans les ports maritimes soient réglés d'une manière invariable „sans qu'il soit plus question de défense pour le transit de certains „articles de marchandises et que l'ensemble de ces dispositions soit „*soumis à la sanction des Gouvernemens respectifs.* (!!)

Le Commissaire des Pays-Bas commença d'abord par opposer à la répugnance de la Prusse, pour la levée de la relâche forcée, des condescendances de la part de son gouvernement pour les demandes de la Commission centrale, sans les reconnaître cependant comme conditions de la levée des relâches forcées en faveur des Pays-Bas, vû que le traité les a abolies pur - et simplement.

Le 3^e et le 4^e point des demandes de la Commission centrale du 11 novembre 1817, se trouvant déjà vuidés par la déclaration du soussigné du 19 septembre même année et le 2^e point ayant aussi déjà été accordé par cette même déclaration, avec la réserve seulement de placer un gardien à bord ou de sceller l'accès de la cargaison; le soussigné déclara le 6 mars dernier, qu'attendu que cette dernière mesure de précaution paroissoit avoir donné encore de l'inquiétude par rapport aux frais et rétards, qu'elle pourroit occasionner, son Gouvernement prendroit les frais de son exécution pour son compte et étoit disposé, pour éviter un double arrêt en route, de transferer les bureaux de péage d'Arnheim et de Nimègue à la station de douane de Lobith.

Aussi la Commission centrale reconnût dans sa déclaration du 13 mars, que par suite de celle du soussigné du 6 du même mois, la visite matérielle cesseroit sur le Rhin Neerlandais et cet aveu n'est point retiré par la supposition postérieure, que le Gouvernement des Pays-Bas renonceroit à faire sceller l'accès des cargaisons et préféreroit de placer seulement des gardiens à bord.

Un peu plustard le premier point des demandes en question, relatif à la réduction des droits de péage à leur ancien taux, fût également accordé par la suppression de la perception additionnelle des 15 p^o/_o à titre de syndicat.

M. M. les Commissaires de Bade, Bavière, France et Nassau, en rendant justice dans leur déclaration du 13 mars dernier aux condescendances des Pays-Bas, déclarèrent en même tems, en réponse au vote de M.^r le Commissaire de Prusse du 27. fevrier dernier, qu'ils persistoient fermement dans leur déclaration du 11 novembre 1817, savoir, que l'exécution de l'acte de Vienne sur la navigation du Rhin, ni la levée de la relâche forcée de Cologne, pur - et simplement prononcée par ledit acte, ne pouvoient nullement être accrochés aux prétentions de la Prusse à des modifications dans les droits maritimes des Pays - Bas.

Ils soutinrent de nouveau, que cette levée, irrévocablement prononcée à Vienne, doit déjà être réalisée par l'Instruction intérimaire attendu que

- 1) L'art. 31 prescrivait textuellement, qu'on avoit à indiquer succinctement par l'Instruction intérimaire les articles de la convention de 1804, supprimés dèsaprésent par l'acte de Vienne et parmi lesquels appartenoient incontestablement ceux, qui ont rapport à la relâche forcée, supprimée par une des dispositions du dit acte, c'est à dire par l'art 19.
- 2) puisque l'art 27, qui désigne tous les objets à vider par le règlement définitif, n'avoit pas indiqué, comme tel, la réalisation de la levée des relâches forcées.
- 3) puisque, le gouvernement des Pays - Bas ayant pris à Vienne l'engagement de ne pas hausser les droits de péage ni d'établir des relâches forcées pendant l'Interim, il devoit se trouver, vis à vis de cet engagement accepté, un engagement réciproque envers les Pays - Bas, d'où il résultait de nouveau, que dans le traité la levée des relâches forcées étoit déjà prévue pour l'état intérimaire.
- 4) qu'aussi dans toutes les négociations précédentes de la Commission centrale la Prusse avoit reconnu *de fait* l'obligation de lever, déjà par l'Instruction intérimaire, la relâche forcée de Cologne, attendu que depuis 18 mois M.^r le Commissaire de Prusse avoit concouru à discuter des projets d'Instruction intérimaire, qui ont tous prononcé cette levée et dont plusieurs ont été présentes par lui-même.
- 5) Que le 28 Fevrier 1817 M.^r le Commissaire de Prusse avoit formellement promis, au nom de sa cour, la levée instantanée de la relâche forcée en faveur des états du Rhin conventionnel, que cependant, après que la Commission centrale avoit rempli la seule condition, c'. à. d. celle d'assurer, en cas de levée, la police du

fleuve et la perception des droits par un règlement de police, en acceptant le projet d'un tel règlement, présenté de la part de la Prusse, elle étoit restée sans réponse et son adhésion sans suite.

Répondant par son vote du 16 juin dernier à celui de M. le Commissaire de Prusse du 27 février, le soussigné a souscrit aux argumens mis en avant dans la déclaration précitée de MM. ses collègues, pour réfuter l'assertion du Commissaire de Prusse, que la levée en question n'appartenoit pas à l'instruction intérimaire, mais qu'elle devoit rester réservée au règlement définitif.

Le soussigné y appuya principalement sur la circonstance, que M. de Spaen avoit renoncé à Vienne, déjà pour l'interim, au droit d'établir des relâches forcées sur le Rhin Neerlandais, ce qu'il n'auroit pas fait, s'il n'avoit pas été l'intention positive des hauts contractans de faire également cesser, déjà pendant l'interim, les relâches forcées existantes à Cologne et Mayence.

Il observa, que si, comme M. le Commissaire de Prusse vouloit le soutenir, il ne devoit être question dans l'instruction intérimaire, que de la suppression de la perception commune seule, l'art. 31 de l'acte de Vienne n'auroit pas parlé de *suppressions au pluriel*.

Le soussigné y développa enfin, que la liberté de navigation, voulue par l'art. premier de l'acte de Vienne, ne tendoit, d'après l'interprétation du comité du congrès, qu'à débarrasser la navigation fluviale des entraves, qu'un conflit entre les états riverains pourroit faire naître et à donner aux sujets de ces états riverains ainsi qu'aux confluens, qui offrent la réciprocité, un droit de navigation égal sur tout le cours du Rhin jusqu'à l'embouchure et que, puisque sur tout le cours du Rhin il n'existoit des relâches forcées, emportant un droit de navigation exclusif, que seulement à Cologne et à Mayence, il ne faudroit, qu'*exécuter* par l'instruction intérimaire *le dispositif* de la première partie de l'art. 19 de l'acte de Vienne:

„Les droits d'étape ayant été supprimés par l'art. 8 de la convention du 15 août 1804, la même suppression est étendue actuellement aux droits que les villes de Mayence et de Cologne exercent sous le nom de droits de relâche, d'échelle ou de rompre charge”

pour obtenir le résultat annoncé par la seconde partie de cet article:

„de façon, qu'il sera libre de naviguer sur tout le cours du Rhin du point, où il devient navigable jusqu'à son embouchure dans la mer, soit en remontant, soit en descendant, sans qu'on soit obligé de rompre charge et de verser les chargemens dans d'autres embarcations, dans quelque port, ville ou endroit, que cela puisse être.”

Il prouva, que c'étoit bien à tort, que M. le Commissaire de Prusse a voulu étendre aux *Douanes* la déclaration de M. de Spaen, donnée à Vienne, laquelle ne parle que des *droits de péage*.

Enfin, quant aux obligations à remplir par les Pays-Bas dans le règlement définitif, le soussigné renvoya sans plus aux articles 22 et 27 de l'acte de Vienne, pour y puiser la conviction, que les prétentions de la Prusse à cet égard étoient démesurées et excédoient le cercle des obligations réciproques, contractées à Vienne sur la navigation du Rhin.

On devoit s'attendre à ce que le gouvernement Prussien, cédant à des argumens aussi solides, ne feroit plus de difficulté à faire cesser, conformément à l'art. 31 de l'acte de Vienne, moyennant l'instruction intérimaire l'exercice du droit de relâche aboli par l'art. 19 du dit acte.

Cette espérance a été encore une fois déçue par le vote de M. le Commissaire prussien en date du 8. septembre dernier.

Il y soutient avec persévérance, que la levée des relâches forcées ne devoit ni ne pouvoit être réalisée par l'instruction intérimaire, mais qu'elle devoit rester réservée au règlement définitif.

Les motifs, qu'il essaye de faire valoir à l'appui de cette assertion sont;

a) *que l'acte de Vienne doit être exécuté simultanément.*

Ici se rapportent les passages suivans de son vote du 8. septembre dernier :

„ Pag	3	alinéa	2	Jamais il n'a été etc.
„ —	—	—	3	La cour de Berlin etc.
„ —	4	—	2	Chaque fois, où un pacte etc.
„ —	—	—	3	C'est ainsi etc.
„ —	—	—	4	L'Allemagne etc.
„ —	5	—	1	Le même principe etc.
„ —	—	—	2	Donc le nouvel etc.
„ —	—	—	3	En consequence s'il n'étoit pas etc.
„ —	14	—	3	La prétention, que le droit etc.

Sans entrer dans une discussion particulière de tous ces raisonnemens, dont le peu d'importance sera bientôt reconnu par M. le Commissaire de Prusse lui-même, s'il lui plait d'y réfléchir plus mûrement, le soussigné croit pouvoir se référer simplement au texte de l'art. 31 de l'acte de Vienne, où il est dit :

„Et l'on fera émaner, au nom de tous les états riverains, une instruction intérimaire, par laquelle on ordonnera de suivre, jusqu'à la confection et sanction définitive du nouveau règlement, la convention du 15. août 1804, en indiquant toute fois succinctement, lesquels de ses articles se trouvent déjà supprimés par les dispositions actuelles et quelles autres dispositions il faut déjà à présent y substituer.”

Il s'agit donc, dans l'espèce, de savoir seulement, si les dispositions de la convention de 1804, qui concernent les relâches forcées des villes de Cologne et de Mayence, sont supprimées ou non par une nouvelle disposition de l'acte de Vienne? L'art. 19 y répond affirmativement et jamais cet article n'a été autrement expliqué par les autres membres de la Commission centrale. Donc les articles de la convention de 1804, qui ont rapport à la relâche forcée, doivent être indiqués, par l'instruction intérimaire, comme supprimés.

Aussi M. le Commissaire prussien, en invoquant lui-même, dans son vote du 27. février dernier, la déclaration de Mr. de Spaen, pour y établir de prétendues obligations à remplir par les Pays-Bas durant l'état intérimaire, a reconnu, que l'accomplissement de cette déclaration est, pour l'interim et envers les autres états riverains, le réciproque de l'exécution de l'art. 31 sur le Rhin conventionnel.

Or d'après cette déclaration les Pays-Bas ont pris l'engagement de ne pas hausser leurs droits de péage, ni d'établir des relâches forcées.

Fidèle à ses engagements, qui ne consistent qu'en non-faciendo, le gouvernement des Pays-Bas est en droit de faire valoir le principe de réciprocité et de simultanéité, pour réclamer la cessation instantanée des relâches forcées sur le Rhin conventionnel, ainsi que l'introduction réelle de la perception partielle.

M.^r le Commissaire de Prusse paroît avoir senti le poids de ces objections. Car il cherche à les affaiblir, en disant, par rapport au dit art. 31 :

„L'expression, par les dispositions etc. (voir son vote du 8 septembre page 16 alinéas 3 et 4.“

On se réfère, en réponse, à ce qui a été dit à ce sujet dans la note du soussigné du 16 juin dernier.

De même cherche-t-il à révoquer en doute l'accomplissement de la déclaration de M. de Spaen par rapport aux relâches forcées, en voulant faire accroire, qu'il en existoit ou que du moins l'intention des Pays-Bas étoit d'en établir sous un autre nom.

C'est là la tendance des passages ciaprès de son dit vote:

„Pag. 12 alinéas 1 et 2 Neanmoins le gouvernement des Pays-Bas etc.

„ — 14 — 4 M. le Commissaire des Pays-Bas etc.

„ — 15 — 1 2 3 4.

„ — 16 — 2 L'art 31, que l'on cite à cette occasion etc.

Le soussigné a l'honneur d'y répondre:

que dès qu'une fois les marchandises se trouvent embarquées sur

le Rhin, elles ne sont assujetties nulle part à un versement dans d'autres embarcations; l'exemple de marchandises chargées à Bruxelles, que M. le Commissaire cite, est mal choisi, n'ayant évidemment rien de commun avec la libre navigation, sans relâches forcées, sur le Rhin depuis son origine jusqu'à son embouchure;

que la proposition de fixer provisoirement comme ports de chargement et de déchargement ceux des Villes d'Amsterdam, Rotterdam, Dordrecht et Utrecht n'a été faite qu'à l'instar de celle à l'égard de plusieurs villes situées sur le Rhin conventionnel, contenue au règlement de police, proposé dans le tems par M. le Commissaire de Prusse lui-même;

que l'addition „*sauf à indiquer d'autres, que l'intérêt du commerce pourra réclamer etc.*“, s'y trouve en conformité de l'amendement proposé par le soussigné, lorsqu'on s'occupât de la discussion du dit règlement;

que par cet amendement le gouvernement des Pays-Bas n'a voulu autre chose, qu'éloigner même cette espèce de relâche forcée, que sans cela, peut être, la proposition de M. le Commissaire de Prusse sembleroit encore renfermer;

qu'enfin, si M. le Commissaire de Prusse persiste à soutenir, que la proposition du soussigné puisse autoriser la conservation du Status quo aux ports de Mayence et Cologne, par cela se trouve justifiée la crainte du gouvernement des Pays-Bas, que par la fixation, sans plus, de tels ports sur le Rhin conventionnel, on a eû encore quelque autre chose en vue, que le seul intérêt du commerce et de la navigation.

Pour ce, que M. le Commissaire de Prusse dit au sujet de la fixation du nombre des bureaux sur le Rhin Neerlandais, de la distance de l'un à l'autre et du montant des droits à percevoir à chaque station, le soussigné le prie de se ressouvenir, que par rapport à la perception des droits pendant l'Interim, M. de Spaen n'a contracté à Vienne d'autre engagement, que de ne pas hausser ces droits et

qu'ainsi et en conformité de l'art. 27 de l'acte de Vienne, tout autre arrangement appartient au règlement définitif.

b) *Un autre motif, que M. le Commissaire de Prusse allègue, pour conserver, durant l'interim, la relache forcée de Cologne, c'est la présomption, qu'après avoir obtenu sa levée, on ne seroit pas éloigné de rompre ou d'éterniser les négociations sur le règlement définitif.*

„La persévérance, dit-il, avec laquelle on insiste de différens cotés „à ce que cette mesure, qui d'après sa nature appartient au règlement „définitif, soit effectuée desuite, autorise presque la présomption, qu'a- „près avoir atteint ce but, on ne seroit pas éloigné de rompre les né- „gociations actuelles ou au moins de les voir s'éterniser avec indiffé- „rence; et il seroit bien à désirer, que cette supposition ne fût pas „confirmée par un concours d'un aussi grand nombre d'autres circon- „stances.”

Cette crainte est évidemment affectée et sans objet.

Car l'exécution des articles 6 et 19 de l'acte de Vienne une fois effectuée, l'accomplissement des autres articles ne rencontrera plus de difficulté; du moins le soussigné n'en sauroit deviner aucune ni de la part des états du Rhin conventionnel, ni du coté des Pays-Bas, si, à l'égard de ces derniers, on reste dans les limites du traité et qu'on renonce à des prétentions qui lui sont étrangères.

Car il n'existe point de relâches forcées sur le Rhin Neerlandais; les droits de péage actuels y sont audessous du tarif, qui se perçoit sur le Rhin conventionnel; les entraves, que la surveillance des douaniers pourroit occasionner dans la navigation, seront déjà éloignées dans l'interim et quant à l'exécution des articles 3, 4, 5 et 6 on s'y conformera entant qu'ils se lient aux vrais intérêts du commerce et sans outrepasser toute fois, au voeu de l'art. 5, le strict nécessaire dans la fixation des bureaux, pour ne pas occasionner à la navigation des arrêts inutiles.

A plus forte raison, n'en déplaise à Monsieur le Commissaire de Prusse, les autres états riverains seroient autorisés à appréhender, que M.^r leur Collègue de Prusse, après avoir montré tant de répugnance depuis plus de deux ans à lever la relâche forcée de Cologne par l'Instruction intérimaire, seroit peu incliné à hâter la confection et la sanction du règlement définitif, s'il étoit réservé à ce dernier d'amener la suppression effective de ce monopole, pour l'ajournement de laquelle il a fait tous les efforts possibles.

„Prévoyant une telle opposition (dit fort justement M.^r le Commissaire de Nassau dans sa réplique du 8 septembre dernier) de la „part des défenseurs des monopoles abolis, les Cours qui ont décrété „à Vienne la liberté des fleuves contre les préjugés des Siècles, ont „sagement résolu, que les points une fois convenus ne pourront plus „être soumis à une nouvelle discussion de la Commission centrale, „mais devront desuite être mis à exécution au moyen de l'Instruction „intérimaire.“

c) *M. le Commissaire de Prusse croit, qu'il étoit fort indifférent, si la levée des relâches forcées auroit lieu un peu plus tôt ou un peu plustard.*

„Il est au moins un fait, dit il, que le salut des Etats de la confédération germanique ne pérécite pas etc.“ (voir son vote du 8 septembre pag. 4. alinea 1.)

M.^r le Commissaire de Bade a fort bien observé, dans sa réplique du 8 septembre, que ce n'est pas précisément le salut de ces états, mais bien l'opinion du public sur la valeur des traités solennels, qui dépend de la question, si la relâche forcée subsistera plus longtemps.

Et si, comme M.^r le Commissaire de Prusse s'exprime dans son dernier vote, la levée de la relâche forcée est un objet d'une si mince importance, il est d'autant plus à regretter, que par son refus de faire entrer cette levée dans l'Instruction intérimaire, il ait oc-

casionné tant de retard et presque une stagnation totale dans les opérations de la Commission centrale.

d) *Pour colorer ce refus, il allègue encore l'insuffisance des propositions faites, pour assurer, en cas de levée, la police de navigation et la rentrée des droits d'octroi, ainsi que la défectuosité des projets d'Instruction intérimaire sous ce rapport.*

Le soussigné n'entrera pas en détail sur les défectuosités relevées par son collègue de Prusse dans les différens projets, qui se sont succédés.

Il y en a, que le soussigné avoit relevées lui même; il y en a d'autres, à l'égard desquelles M.^r le Commissaire Prussien censure son propre ouvrage, tout comme il a censuré son offre d'une levée partielle de la relâche forcée.

Le Commissaire des Pays-Bas observera seulement, quant à sa déclaration du 7 janvier 1818, que M. le Commissaire de Prusse a jugé à propos d'alléguer, qu'il faut aussi lire celle du 10 février, qui fait suite à la première et porte adhésion au projet d'Instruction intérimaire dont il s'agissoit.

Du reste il répond avec M. le Commissaire de Bade, que si en effet les Instructions intérieures projetées jusqu'à ce jour n'ont point répondu au but d'une liberté parfaite, mais réglée de la navigation, il s'agira maintenant de corriger leurs défauts et d'effectuer leur révision plutôt, que de refuser l'adhésion.

Il est intimement convaincu avec ce même Commissaire, que quand on ne manque pas de bonne volonté, on trouvera les moyens d'écarter ces défauts et qu'il ne sera pas difficile d'allier à une liberté réglée de navigation les mesures propres à assurer la perception des droits d'octroi, surtout si on ne traite pas cet objet sous le point de vue d'une Spéculation purement financière.

Le soussigné prend la liberté de consigner ici quelques idées générales, qui se sont présentées à son esprit comme propres à conduire au

but, en établissant, sans empiéter sur l'art. 27 de l'acte de Vienne, un ordre de choses rassurant pour le commerce quant aux qualités des bateliers et pour le fise quant à la rentrée des droits de navigation.

Je parlerai d'abord des suites, que la levée des relâches doit avoir à l'égard des bateliers et de l'ordre de navigation.

C'est pour la régularité, la célérité et la sureté de la grande navigation, c'est à dire, de celle qui se fait d'une partie à l'autre du cours du Rhin en passant devant Mayence et Cologne, en d'autres termes c'est en vue d'utilité pour le commerce du Rhin, que la convention de 1804 avoit crû devoir conserver les relâches forcées aux ports de Cologne et de Mayence.

La suite en étoit, qu'à l'exclusion de toute autre ville du Rhin conventionnel, celles de Cologne et Mayence se trouvoient seules en possession d'un monopole très lucratif, c'. à. d. de l'expédition des marchandises, qui passent en transit sur le Rhin.

Par suite secondaire de cette mesure, ces deux villes auroient eû de plus en mains toute la grande navigation, si les contractans, sentant l'injustice, qui en seroit résultée pour les bateliers des autres villes et ports du Rhin, n'avoient pas obvié à cet inconvénient moyennant l'établissement de deux associations de bateliers, dans lesquelles pouvoient être reçus, sans distinction, les bateliers des deux rives ayant les qualités requises, indiquées par l'art. 15 de la convention et les réglemens subséquents sur les associations.

Cette disposition assura, comme de droit, à tous les bateliers du Rhin une juste participation au gain, que le mouvement du commerce offre, en protégeant à la fois, par le choix de bons bateliers, les intérêts des propriétaires éloignés de leurs marchandises.

La levée des relâches forcées fera cesser le motif principal de cette institution, celui de faire participer, comme il est dit, tous les bateliers qualifiés aux transports du commerce, qui durant les relâches forcées devoient, en grande partie, se concentrer dans les ports de Cologne et de Mayence.

Aussitôt la levée de ces relâches effectuée, le concours pour les expéditions des marchandises sera ouvert à toutes les villes, à tous les états riverains du Rhin; donc, avec le motif qui, d'après la convention, fit assurer à tous les bateliers qualifiés, des chargemens dans les ports de Mayence et de Cologne, cette participation *de droit* aux transports, qui ont lieu à partir de ces deux ports, doit également cesser.

Cependant il ne seroit pas juste de la faire cesser de suite. Car la levée des relâches forcées ne rend en effet aux autres ports du Rhin, que la faculté de concourir avec Cologne et Mayence aux expéditions de la grande navigation.

Mais comme le commerce ne change pas si subitement sa marche accoutumée, il est à prévoir, qu'il s'écoulera encore bien du temps, avant que les autres ports commerçans du Rhin aient pû mettre à profit cette faculté de concurrence, qui leur aura été rendue.

Ce seroit donc anticiper sur le cours des choses et priver subitement un grand nombre de bateliers de leurs moyens d'existence, si on vouloit dissoudre sur le champ les associations des bateliers qualifiés, stationnés aux ports de Mayence et de Cologne; si on vouloit éloigner précipitamment de ces ports des bateaux de relâche, qui, peut être, y seront nécessaires encore long tems.

Nul doute aussi, que si, après la levée des relâches forcées, des points d'expédition, autres que ceux de Cologne et Mayence, se seront établis et qu'ainsi le nombre des bateaux de relai stationnés aux ports de ces deux villes, excèdera le besoin local, le superflû en moyens de transport s'évacuera spontanément sur d'autres endroits, qui en auront besoin.

Les associations actuelles seront ainsi la pépinière de bons bateliers où se recruteront les tours de rôle futurs de ville à ville (Beurtvaarten) qui ne manqueront pas de se former entre toutes les villes commerçantes du Rhin et de ses confluens, puisqu'il est reconnu, que sans ces communications réglées, qui peuvent seules assurer des charge-

mens de retour réciproques, mettre et tenir les moyens de transport au niveau des besoins et procurer ainsi un prix de frêt modique, la libre navigation ne feroit naître que de la confusion, des collisions et réclamations continuelles.

Le soussigné a déjà eû l'honneur d'observer, qu'à côté de l'établissement d'un tel tour de rôle il peut et doit exister la faculté, qu'une maison de commerce puisse charger, pour propre compte, un bateau à son choix hors du tour de rôle ordinaire, mais qu'alors c'est aussi à elle, de lui procurer le chargement de retour par son correspondant.

Cette liberté individuelle à côté des Beurtvaarten dérive déjà de la nature de ces établissemens, dont l'institution n'est en effet autre chose, qu'un expédient mis en oeuvre pour suppléer, par la réunion des cargaisons partielles de plusieurs ou de la totalité des commerçans de deux villes, qui sont en relation entr'elles, à l'insuffisance ordinaire des moyens des commerçans, pris individuellement, de fréter un bateau pour leur compte privé.

Pour préparer donc le passage du vieux au nouveau, il paroît nécessaire, de maintenir, pendant l'état intérimaire, les associations de bateliers de Cologne et de Mayence avec les modifications suivantes:

- 1) qu'il sera libre aux membres de ces associations de prendre engagement dans tel autre Beurtvaart, qui viendrait à être érigé, en renonçant par ce fait à leur tour de rôle dans l'association primitive.
- 2) que les membres de ces associations auront le droit de passer devant Mayence et Cologne avec cette seule précaution à prendre, que les bateaux seront visités, comme de coutume, dans les ports de chargement en ayant égard au plus de distance, que les bateliers auront déclaré vouloir parcourir et que ceux-ci doivent, pendant le trajet, se servir de pilotes qui se trouvent sur toute la route du Rhin.

Dans ce cas cependant et chaque fois qu'ils franchissent l'ancien

port de station correspondant, ils sont censés avoir renoncé au droit de s'y mettre, à leur retour, en chargement, sauf à eux de tâcher à se procurer un chargement de retour dans tel autre port, où ils auront amené leur cargaison.

Quant aux bateliers, autorisés à exploiter la petite navigation, ils doivent, selon l'avis du soussigné, avoir la même faculté de passer Mayence et Cologne.

Car d'abord la convention de Vienne porte, art. 21, qu'aucune association de bateliers ne peut exercer un droit de navigation exclusif sur aucune partie du fleuve;

Et en second lieu il est à remarquer, que sous le régime de la convention de 1804, la prérogative essentielle du batelier admis à la grande navigation ne consistait pas dans la faculté de parcourir un peu plus de distance, mais bien en ce que ces bateliers obtinrent exclusivement des chargemens dans les ports de Mayence et de Cologne. (art. 14 de la convention de 1804.)

Car le batelier de Mayence, exploitant la grande navigation, ne pouvoit naviguer plus loin que Cologne; un batelier de Biberich p. e. à une lieue de Mayence, autorisé seulement à l'exercice de la petite navigation, pouvoit y aller de même; la même barrière arrêta la course de l'un et de l'autre: qu'elle tombe aussi pour tous les deux.

Mais le dernier, à son arrivée à Cologne, n'y obtint pas un chargement de retour, qui étoit bien assuré au premier; et cette prérogative, qui n'a rien de commun avec la liberté de passer Mayence et Cologne, et qui se fonde sur la capacité reconnue des bateliers et la confiance du commerce, restera toujours aux bateliers expérimentés.

C'est le propre intérêt, qui conseillera au commerce de tous les ports du Rhin d'être circonspect dans le choix des bateliers et de s'assurer d'avance qu'ils sont dignes de sa confiance.

Quant à la sureté, que le fise doit avoir pour la rentrée des droits de navigation, le soussigné se réfère aux développemens, que sa note du 19 septembre 1817 contient à ce sujet.

Il est naturel, que le contrôle doit changer de place, si l'objet à contrôler est autorisé à le faire ou que le contrôle cesse d'être central dès que les objets à contrôler ne se réunissent plus à un centre commun, en d'autres mots, pour sauver l'intérêt du fisc, si on ne le croit suffisamment assuré par le jeaugeage des bateaux et les manifestes, il faut recourir au moyen autorisé par l'acte de Vienne, c'est à dire il faut surveiller et contrôler les chargemens primitifs ou les dechargemens au lieu de destination.

Ce moyen peut être mis en usage par simple application des art. 7 et 118 de la convention de 1804 à tous les ports du Rhin, où se font habituellement dans ce moment-ci ou dans lesquels se feront à l'avenir des chargemens et déchargemens de quelque importance.

D'ailleurs cette mesure, qui, dans le tems, a déjà été appliquée par l'administration provisoire au port de Bingen et à la réalisation de laquelle le gouvernement des Pays-Bas a aussi voulu prêter la main (voir la note du soussigné du 19 septembre 1817) mettra provisoirement l'intérêt du fisc à couvert, sans anticiper sur l'art. 27 de l'acte de Vienne.

Ce seroit par contre une idée monstrueusement fiscale, que de vouloir prolonger, en vue de conserver un contrôle accidentel, attaché aux versements forcés, l'obligation même de ces versements, abolie par l'acte de Vienne.

Après avoir soumis ces réflexions au discernement de MM. ses Collègues, le soussigné passe à la cinquième difficulté, qui doit empêcher la levée des relâches pour l'interim et que M.^r le Commissaire de Prusse trouve

e) *dans la circonstance*, que d'un coté les états riverains allemands ainsi que la France avoient reconnu, que le gouvernement des Pays-Bas n'étoit pas en droit d'exiger l'abolition des relâches avant la sanction du règlement définitif et que de l'autre il étoit impraticable de les faire cesser au profit de l'un et d'en exclure l'autre et de ce-ci il semble vouloir tirer la conséquence, qu'elles devoient donc continuer pour tous.

Mais l'antithèse n'est pas juste; car bien au contraire les autres états riverains ont déclaré le 13 mars, que la levée des relâches forcées étoit pur-et simplement prononcée par l'acte de Vienne et que puisque le gouvernement des Pays-Bas avoit pris à Vienne l'engagement de ne pas établir des relâches forcées pendant la durée de l'interim, il devoit se trouver, vis à vis de cet engagement accepté, un engagement réciproque envers les Pays-Bas pour le même tems, d'où il résultoit, que la levée des relâches existantes à Cologne et Mayence devoit être effectuée déjà pour l'état intérimaire.

Ainsi, bien loin de disputer aux Pays-Bas le droit d'exiger pour eux cette levée en question pendant l'Interim, les autres Etats riverains ont reconnu ce droit si parfaitement fondé, qu'ils y ont basé un de leurs argumens pour presser la suppression en question.

D'ailleurs la même politique, qui peut avoir porté M.^r le Commissaire de Prusse à leur offrir une levée partielle, que plustard il a reconnu impraticable, peut bien aussi avoir engagé les Etats du Rhin conventionnel à faire mine d'accepter une telle offre et de profiter des bonnes dispositions apparentes de la Prusse envers eux, en laissant au Commissaire des Pays-Bas le soin, de réserver, en cas de besoin, les droits de son gouvernement.

C'est enfin comme médiateurs entre la Prusse et les Pays-Bas et dans le désir d'arriver à un résultat, qu'ils ont fait à ces derniers, le 11 novembre 1817, certaines demandes, que le soussigné, à l'exception du point concernant la réduction des droits de péage à leur ancien taux, n'a jamais reconnues comme conditions de la levée des relâches forcées en faveur des Pays-Bas.

C'est pour contribuer, autant qu'il dépendoit de lui, au succès de la négociation, que le gouvernement des Pays-Bas a fait preuve de sa condescendance, en se rendant aux desirs de la Commission centrale, exprimés dans les dites demandes.

Si donc aussi M.^r le Commissaire de Prusse vouloit inférer de ce

fait, que les états riverains avoient été sérieusement d'idée, que la levée des relâches forcées en faveur des Pays-Bas, pendant l'Interim, devoit dépendre de l'accomplissement de ces demandes; cette difficulté se trouve applanie depuis que le soussigné a déclaré, que son gouvernement les avoit accueillies, non pas comme conditions, mais par pure condescendance de sa part.

f) La sixième difficulté enfin, qui, selon M.^r le Commissaire de Prusse, s'oppose à l'émanation d'une Instruction intérimaire en général, consiste en ce, que la dispute ne se trouve pas moins engagée sur la question de savoir, si le gouvernement des Pays-Bas est en droit d'exiger une diminution des droits d'octroi, qui sont actuellement perçus aux bureaux prussiens, en se réservant par contre la faculté de faire exécuter dans ses parages, jusqu'au règlement définitif, tout ce qu'il juge à propos, voeu, que selon M.^r le Commissaire de Prusse, la majorité de la Commission centrale a cru ne pouvoir remplir sans agir contre le traité de Vienne.

L'introduction de la perception partielle *dans le sens de l'art. 6 du traité de Vienne* ayant été désignée par M. le Commissaire de Prusse lui-même, dans son vote du 27. février dernier, comme étant le *seul et unique objet de l'Instruction intérimaire*; il n'est pas conséquent, de représenter aujourd'hui les instances du Commissaire des Pays-Bas pour la réalisation de cette introduction, comme mettant obstacle à l'émanation du dit acte et de soutenir qu'il ne devoit y entrer autre chose, *qu'un règlement d'ordre pour les employés de l'octroi* et qu'en attendant l'accomplissement du traité, au moyen du règlement définitif, la convention de 1804 devoit servir de règle.

Cette nouvelle définition de ce que doit être l'Instruction intérimaire, n'est pas celle, que l'art. 31 du traité en donne; elle est par conséquent inadmissible.

C'est en vertu de cet article, que le soussigné a insisté et insiste encore sur l'introduction de la perception partielle au moyen de l'Instruction intérimaire.

Cette perception partielle étant définie par l'art. 6 du traité comme devant se faire dans chaque état riverain pour *son compte* et *par ses employés*, en *distribuant la totalité des droits d'une manière égale sur l'étendue des possessions respectives sur les rives*; nul doute, que sa réalisation ne doive amener la nécessité de changer la distribution existante, puisqu'il est reconnu qu'elle n'assigne pas à chaque état riverain la part qui lui revient en raison des distances et que la portion de la totalité des droits, qui forme le tarif des bureaux prussiens, est trop forte, en proportion de ces distances, tandis que celle du haut Rhin est trop faible, desorte que jusqu'ici les bureaux prussiens perçoivent une partie de leur tarif *pour le compte* des états du haut Rhin et qu'ainsi la communauté de la perception subsiste encore réellement.

Bien loin aussi, que la majorité de la Commission centrale ait crû ne pouvoir remplir le vœu du soussigné à cet égard, sans agir contre le traité de Vienne; il conste par le protocole séparé sur le partage des revenus de l'octroi, que la majorité a considéré la continuation de ce partage comme *une modification du traité*, pour laquelle le consentement de tous les contractans seroit nécessaire.

Le gouvernement des Pays-Bas, en insistant par l'organe de son commissaire sur l'accomplissement du traité à ce sujet, nécessaire pour établir cette indépendance réciproque de tous les états riverains, que l'acte de Vienne a eû en vue, ne s'est jamais réservé la faculté de faire exécuter, sous ce rapport, dans ses parages et jusqu'au règlement définitif tout ce qu'il jugeroit à propos.

Au contraire, en supprimant les droits de syndicat, il a fait preuve, qu'il reconnoît comme obligatoire pour lui la promesse donnée à Vienne par son plénipotentiaire, M.^r le Baron de Spaen: *de ne pas hausser les droits de péage durant l'état intérimaire*.

En finissant ici ses observations au sujet de la première partie du vote de M.^r le Commissaire de Prusse du 8 septembre dernier, le soussigné persiste dans sa conclusion du même jour pour le maintien

et le parachèvement de l'exécution de l'art. 31 de l'acte de Vienne moyennant l'émanation d'une instruction intérimaire, qui supprime les relâches forcées et substitue la perception partielle à la perception commune.

II. partie du
vote de M. le
Commissaire de
Prusse, concer-
nant les droits
de transit, qui
se perçoivent
dans les Pays-
Bas.

La seconde partie du dit vote de M.^r le Commissaire de Prusse concerne la seconde partie du vote du soussigné en date du 16 juin dernier, où il est prouvé, que les droits de transit, qui se perçoivent dans les Pays-bas, n'ont rien de commun avec la déclaration de M.^r de Spaen, qui ne régarde que les droits de péage.

Le soussigné y a fait connoître, que le gouvernement des Pays-Bas ne prétend percevoir les droits de transit pour le passage sur le Rhin, mais pour le transit outre-fluvial et qu'il use à cet égard du même pouvoir de souveraineté, qui compète à tous les états riverains, dès que les marchandises abandonnent les eaux du fleuve, pour suivre leur destination sur d'autres routes.

Le gouvernement des Pays-Bas n'aura donc rien à observer, si les autres états riverains jugent convenable à l'intérêt de leur commerce, de percevoir des droits de transit des marchandises, qui, en continuation de leur route, traversent leur territoire *outre-fluvial*.

Mais tant que les marchandises sont transportées sur le Rhin, les art. 39 et 41 de la convention de 1804 et l'art. 4 de l'acte de Vienne leur garantissent, les premiers durant l'intérim et le dernier pour l'ordre de choses futur, une entière franchise de tout droit de transit ou autres, sous quelque dénomination que cela puisse être, n'étant, dans ce cas, passibles que des droits d'octroi de navigation.

III. Partie du
vote Prussien
concernant les
prétentions an-
térieures rela-
tivement aux
Droits mariti-
mes.

Dans la 3^e partie enfin de son vote du 8 septembre, M.^r le Commissaire de Prusse déclare qu'il trouve peu à observer au sujet de la dernière partie du vote du soussigné du 16 juin dernier.

C'est un grand pas de rapprochement qu'il y fait, en déclarant que le vœu émis dans son vote du 27 février dernier :

„que les droits d'entrée et de sortie soient réglés d'une manière

„invariable dans les ports maritimes, sans qu'il soit plus question de „défense pour le transit de certains articles de marchandises etc.“ ne doit inquiéter qui que ce soit et que cet objet ne doit pas arrêter un instant les délibérations sur le règlement définitif pour la navigation du Rhin, aussi peu que la conclusion et la promulgation de cet acte.

La question, que M.^r le Commissaire Prussien adresse encore au soussigné à la fin de son vote, ayant reçu sa réponse dans la réplique du 8 septembre; il ne reste au Commissaire de S. M. le Roi des Pays-Bas, que d'exprimer le vœu sincère, que pour le succès des négociations M. le Commissaire de Prusse veuille enfin céder à la force légale des argumens produits par M. M. ses Collègues, en ne s'opposant pas plus long-tems à ce que, conformément à l'art. 31 de l'acte de Vienne, la levée des relâches forcées et l'introduction de la perception partielle soient effectuées par l'Instruction intérimaire prescrite par l'article suscité.

Mayence ce 11 Décembre 1818.

Le Commissaire plénipotentiaire de S. M.
le Roi des Pays-Bas-

J. BOURCOURD.

Réponse provisoire du Commissaire des Pays-Bas à la conclusion de la Commission centrale du 26 juin dernier.

En consignant au procès-verbal de la séance d'aujourd'hui la réplique, que je suis autorisé à donner au Vote de M.^r le Commissaire de Prusse en date du 8 septembre dernier, j'ai l'honneur de communiquer à la Commission centrale, que la réponse de M.^r le Commissaire de Hesse à mon invitation du 6 novembre dernier, et la conclusion qu'elle a amené (le tout inséré au procès-verbal de séance du 6 novembre dernier) sont, d'après les ordres de S. M. le Roi mon auguste Maître, devenus l'objet d'un examen ministériel, afin d'éprouver à quel point il sera possible d'éloigner les inquiétudes, que la Commission centrale, dans sa conclusion du 26 juin dernier, avoit encore manifestées.

Je me flatte en conséquence, que moyennant les explications, que je serai, sous peu, en état de donner, tous les doutes seront levés à la satisfaction mutuelle, de sorte qu'il ne sera autre chose à désirer, sinon, que M.^r le Commissaire de Prusse veuille, en accédant à l'instar de M.^r le Commissaire de Hesse à la dite conclusion, applanir la dernière difficulté, qui arrête la réalisation instantanée de la libre navigation voulue par l'acte de Vienne.

B.

Vorläufige Erwiderung des Königl. Preuss. Herrn Commissairs auf die Antwort des Königl. Niederländischen Herrn Commissairs vom 11 Oktober d. J.

Der alte Wahlspruch von Holland ist: *concordia res parvae crescunt, discordia, maximae dilabuntur*, der Preussische ist: *suum cuique*. Es wäre wirklich zu beklagen, wenn zwei von dem Wunsche, den Wahlsprüchen ihrer Herren gemäss zu handeln, beseelte Staatsdiener, sich am Ende nicht auch über die schwierigste Geschäftssache sollten verständigen können.

Man hat ein Sprichwort, das heisst: „sowohl *alles*, als *nichts*, lässt sich beweisen.“ Betrachtet man die Masse von Schriften, welche die Central-Commission bereits geliefert hat, so geräth man in Versuchung zu glauben, dass an jenem sonderbaren Sprichwort etwas Wahres sey.

Ein anderes Sprichwort sagt: „Wer sich entschuldigt klagt sich an;“ dieses veranlasst mich, hier blos dieses zu sagen, dass *gutes Bewusstseyn der beste Schild ist* und getrosten Muth gibt, im Fall man von seinem Richter zur Verantwortung aufgefordert wird.

Ich nehme übrigens die vorstehende Abstimmung des K. Niederl. Herrn Bevollmächtigten, ohne alles weitere, ad referendum.

J.

A. *TARIF der Rhein-Schiffahrts-Gebühren von*
(vom Centner à 50 Kilogrammen)

N A M M E N der A E M T E R.	Im Herunterfahren.			Im Herauffahren.		
	Ganze Gebühr.	Quart- Gebühr.	zotel Gebühr.	Ganze Gebühr.	Quart- Gebühr.	zotel Gebühr.
	C. m.	C. m.	C. m.	C. m.	C. m.	C. m.
NEUBURG	7 1	1 775	0 355	10 2	2 55	0 51
GERMERSHEIM { ankommend Bairisch. { abgehend						
MANHEIM, Badisch.	9 075	2 26875	0 45375	16 335	4 08375	0 81675
MAINZ, zu Berg; Hessisch.	" "	" "	" "	13 5	3 375	0 675
TOTAL-TARIF v. Oberrhein	26, 675	6, 66875	1, 33375	40, 035	10, 00875	2, 00175
MAINZ, zu Thal; Hessisch	8 6	2 15	0 43	" "	" "	" "
CAUB Nassauisch	9 075	2 26875	0 45375	13 15875	3 2896875	0 6579375
COBLENZ Preussisch	4 1	1 025	0 205	13 1	3 275	0 655
ANDERNACH id.	3 2	0 8	0 16	6 2	1 55	0 31
LINZ id.	10 89	2 7225	0 5445	4 99125	1 2478125	0 2495625
COELN, zu Berg: id.	" "	" "	" "	16 5	4 125	0 825
TOTAL-TARIF v. Mittelrhein	35, 8,65	8, 9,6625	1, 7,9325	53, 9,5	13, 4,875	2, 6,975
COELN, zu Thal; Preussisch	22 5	5 625	1 125	" "	" "	" "
DÜSSELDORF id.	14 97375	3 7434375	0 7486875	33 5775	8 394375	1 678875
RUHRORT id.	13 2	3 3	0 66	22 5	5 625	1 125
WESEL id.	19 965	4 99125	0 99825	19 965	4 99125	0 99825
EMMERICH id.	" "	" "	" "	29 9475	7 486875	1 497375
TOTAL-TARIF v. Niederrhein	70, 6,3875	17, 6,596875	3, 5,319375	1 Fr. 05, 99	26, 4975	5, 2995
TARIF vom ganzen Rhein	1 Fr 33,,17875	33, 2946875	6, 6589375	1 Fr. 99,,975	49, 9,9375	9, 9,9875

*Strasburg bis nach Holland herunter und herauf
oder 106 $\frac{3}{4}$ Pfund Köllnisch.)*

RECOGNITIONS-Gebühren von einem Schiffsgesäßs von							
50 à 300 Zentner	300 à 600 Z.	600 à 1000 Z.	1000 à 1500 Z.	1500 à 2000 Z.	2000 à 2500	2000 Z. und drüber.	
C. m.	Fr. C. m.	Fr. C. m.	Fr. C. m.	Fr. C. m.	Fr. C. m.	Fr. C. m.	
10	1 „	2 „	4 „	6 „	9 „	15 „	auf dem linken Rheinufer.
10 89	1 08 9	2 17 8	4 „ 365	6 „ 534	9 85 1	16 33 5	auf dem rechten Rheinufer.
Doppelte Recognitions-Gebühren von Landesproducten, die nachstehend benannt sind.							
20	2 „	4 „	8 „	12 „	18	30	auf dem linken Rheinufer.
21 78	2 17 8	4 3 56	8 71 2	13 86 8	19 60 2	32 67	auf dem rechten Rheinufer.

ART. 101 der Convention vom 15ten August 1804.

Die Jachten, Wasser-Diligenzen und andere Fahrzeuge, welche vorzüglich zur Weiterbringung der Reisenden bestimmt sind, sie mögen Reisende haben, oder nicht, bezahlen die Octroi-Gebühr, als wenn sie mit dem vierten Theil Waaren beladen wären, welche sie nach Verhältniß ihres Raumes laden könnten, dergestalt, daß eine Jacht, welche vierhundert Zentner Waaren führen kann, bezahlt nach beiden obigen Tarifen, als wenn sie mit 100 Zentner beladen wäre, und so nach Verhältniß.

ART. 102 der nämlichen Convention.

Kein einziger Gegenstand, welcher auf dem Rheine an den Octroi-Bureaux passirt, ist von der Schifffahrts-Gebühr gänzlich frei, indessen sind zur Beförderung des Ackerbaues und des Gewerblleißes in den Gränzlanden die hohen contrahirenden Partheyen übereingekommen, in folgenden Artikeln, deren Werth nicht zuläßt, sie mit der ganzen durch den Tarif bestimmten Gebühr zu belegen, einen Nachlaß zu gestatten.

NB. 1° Die später von der Verwaltung gestatteten Moderationen sind bei dem Anfangsbuchstaben mit einem * bezeichnet.

2° Da die meisten dieser Gegenstände nicht immer gewogen werden können, so setzt man das von Verwaltungswegen bestimmte Gewicht bei; nämlich

B) Benennung der Gegenstände, die einer geringeren Schifffahrts-

a. Art. 103. zur doppelten Recognition-Gebühr.

	Zent.	Kil.
Ausgelaugte Asche.		
Bausteine, der Kubikmeter		
von der Pfalz	47	
von Königswinter	49	4
Oberwinter	46	5
Roendorff	49	4
Butter frische		
Düngung aller Art, Mist, Mergel etc.		
* Eicheln		
Erde, Töpfer-Erde von Andernach		
die 32 Schöre	5	41
von Bendorff	8	20
Mainz	6	27
Remagen	7	25
Siegburg	6	39
Utweiler	7	14
Vallendar	7	47
Ordinäre Töpferde	5	30
Walker- u. Pfeiffenerde		
Eyer		
Faschinen zum Wasserbau		
* Flossen-Geschirr		
Geflügel, Gemüse, Heu, Kies		
der Kubikmeter	29	14
* Leinpferde; Milch; Obst;		
* Rohr und Schilf;		
Sand zum Bauen der Kubik-		
meter	26	40
* Sand von Frechem; weisser		
Sand die gewöhnliche Tonne	3	40
Steine zum Bauen, und Pflaster		
für Wege und Strassen		
der Kubikmeter	54	11
Stoppeln, Stroh, essbares		
Wurzelwerk		
b. Art. 104 zur 20tel-Gebühr.		
* Abfälle von Knochen und		
Schweinsborsten;		
Alaunsteine; Backsteine		
die 1000 Stück	74	—
Brennholz 1 Stere	12	30
1 Stecken	23	—
100 2schuhige Wellen	2	40
100 4schuhige Wellen	7	10

Zentner Kil.

Dachziegel vom Unterrhein		
die 1000 Stück	2	31
Erze, Metal, Gyps, Kalk		
Steinkohlen u. schwarzer Brand		
Kohlen von Eichenholz		
der Hectoliter	—	21
von der Mosel id.	—	26
Mörtel von Dachziegel oder		
viereckigten Backsteinen		
Reisigholz und Turfkohlen;		
Faschinen die 100 Bündel	16	41
Schiefersteine oder Leyen,		
das Ries 8 $\frac{1}{2}$ Fuss lang	4	—
Torf; Töpferwaaren, gemeine;		
Irdenes Geschirr		
die 100 Würfe	10	—
Frechemer Kannen		
2 Stück $\frac{1}{2}$ Wurfs	—	1
1 — 1 $\frac{1}{2}$	—	3
1 — 1	—	2
1 — 2	—	4
1 — 3	—	5
1 — 4	—	6
3 — 1	—	2
4 — 1	—	1 $\frac{1}{2}$
Frechemer Töpfe		
1 Stück $\frac{1}{2}$ Wurfs	—	$\frac{3}{4}$
1 — 1	—	1
1 — 1 $\frac{1}{2}$	—	2
1 — 2	—	5
1 — 3	—	7
1 — 4	—	9
3 — 1 $\frac{1}{2}$	—	1 $\frac{1}{2}$
4 — 2	—	2
Langweische Töpfe		
2 Stück $\frac{1}{2}$ Wurfs	—	18
3 — 1	—	27
4 — 1	—	28
6 — 1	—	36
8 — 1	—	32
10 — 1	—	25
Blaues Steingut		
100 Würf aller Sorten	6	—

* Trass.

Vitriolsteine, * Zengelstangen.

Gebühr unterworfen sind, laut der Convention von 1804. Nämlich:

c. Art. 105 zur Quartgebühr.					
	Zent.	Kil.		Zent.	Kil.
Asche unausgelaugte.			Mühlsteine das Stück 17 ^{er}	31	30
Bohnen der Hektoliter . . .	1	32	Ein 17 ^{er} Juffer	26	—
das Mainzer Malter . . .	1	40	16 ^{er} volle Stein	26	25
das Manheimer Malter . . .	1	40	16 ^{er} Juffer . . .	18	3
Erbsen der Hektoliter . . .	1	32	15 ^{er} volle Stein	18	29
das Mainzer Malter . . .	1	40	15 ^{er} Juffer . . .	13	31
Gallmây-Steine.			14 ^{er} volle Stein	17	38
Gemüss-Saamen aller Art			14 ^{er} Juffer . . .	12	44
der Hektoliter	1	13	Wolff 12 ^{er} Queer . . .	3	25
das Mainzer Malter . . .	1	20	11 ^{er}	2	23
Gerste der Hektoliter . . .	1	23	9 ^{er}	1	—
das Mainzer Malter . . .	1	20	8 ^{er}	—	48
Gritzen aller Art der Hektoliter	1	18	Für Senftmehl zu mahlen	—	45
das Mainz. Malter . . .	1	30	Ganzes Senftmühlchen . .	5	—
Guss-Eisen.			Pech der Kübel	—	25
Hafer der Hektoliter	—	45	Roggen der Hektoliter . .	1	18
das Mainzer Malter . . .	1	—	das Mainzer Malter . . .	1	25
Hirsen der Hektoliter . . .	1	32	das Kölnische	2	—
das Mainzer Malter . . .	1	40	das Koblenzer	2	36
der Ballen	3	—	Salz, See- u. Salinen, raffinirtes		
der Sack	2	—	u. unraffinirtes der Hut oder		
Lohrinden die 100 Bündel			2 Stück Kölnisch	4	—
von der Ahr	35	26	Schiffs-Theer		
von der Mosel	28	2	Waitzen der Hectoliter . .	1	32
Marmor, und andere Steine zu			das Mainzer Malter . . .	1	40
Zimmerböden, d. Kubikmet.	63	31	das Köllner	2	10
Mehl, der Hektoliter . . .	1	18	das Koblenzer	3	—
das Mainzer Malter . . .	1	25			
das Binger Malter	2	7			

NB. Ausser dieser Angabe zeigt die Schiffs-Aiche die Ladungen im Ganzen nach der mehr oder mindern Einsenkung des Schiffes, und dient zur Vergleichung der gemachten Erklärungen.

C) *Erklärung und Instruction zur Vermessung und Veranschlagung der Flosshölzer und zusammengesetzter Holzflossen.*

(Von der ehemaligen Rheinschiffahrts General-Direction im Juli 1808 erlassen.)

§. 1. Da in Gemässheit des Artikel 100 der Octroi-Convention alles Flossenholz, so wie auch Zimmer- und Bauholz, nach dem Kubikmeter in Anschlag gebracht, und die Octroi-Erhebungen davon, nach dem besagten Artikel, geschehen sollen; nämlich von dem Kubikmeter Eichen-, Ulmen-, Eschen-Holz, so viel als von vier Zentner Waaren, und von Fichten, Tannen, Lerchen, etc. so viel als von zwei Zentner Waaren; so ist es für das handelnde Publikum und die Schiffer von so grossem Nutzen, als es für die Octroi-Angestellten von Nothwendigkeit ist, eine Erklärung und Instruction zu erlassen, wodurch ein Jeder in den Stand gesetzt werde, alles Holz, welches auf dem Rheine gefahren und geflösst wird, nach allgemeinen Regeln zu vermessen und in Ansicht des Octroi-Tarifs zu veranschlagen.

§. 2. In Gefolg der Konvention sind die Flösser, so wie die Schiffer zwar gehalten, ein Manifest, nach Vorschrifts des Artikel 91, zu fertigen, und solches auf dem ersten Octroi-Bureau, wo sie damit anfahren oder passiren, zu übergeben, werauf der Anschlag für die Entrichtung der Octroi-Gebühren erfolgt; da aber die Vermessung und Aufnahme ganzer Rheinflossen, grosser Flossen-Böden, Knien oder Stücken, wie solche am Oberrhein gebauet und nach dem Mittelrhein gefahren werden, um sie entweder auszubollern oder frisch aufzubauen, und mit andern dazu geführten Böden, Stücken und dergleichen zu vergrössern, und so in schweren Holländer Flossen nach Holland zu bringen, am Oberrhein nicht so leicht und richtig geschehen kann, als die Vermessung und Aufnahme einzelner Baum- und Stückhölzer; so muss diese vorerst am Oberrhein, oder wo es sonst thunlich und nothwendig zu seyn scheint, durch die dazu beauftragte Octroi-Beamten geschehen.

§. 3. Ganze Holländer Flossen hingegen, die aus schweren Steifstücken, und aus Steifstücken mit Anhängen und Knieen bestehen, und nach Holland geflösst werden, können und dürfen nicht anderst, als im Ganzen ausgemessen und veranschlagt werden.

§. 4. Es werden also hiemit sowohl zur Vermessung und Ausrechnung einzelner Stämme, als auch zur Ausmessung und Veranschlagung ganzer Flossen, die erforderlichen Instructionen ertheilt, und da übrigens mancherlei Holz und Bretter in Schiffen transportirt zu werden pflegt, so wird zugleich auch eine Instruction zu solchem Ende erlassen, womit fürs Künftige jede Schwierigkeit bei der Erhebung von Brettern, Dauben, Latten und anderem kleinen Gehölz, wie auch von Bau-, Werk- und Zimmerholz vermieden, und die in Gemässheit des Artikels 97 der Convention bestimmte Tarifen besser angewendet werden können, und damit übrigens ein Jeder mit den verschiedenen Benennungen von Flosshölzern, Bord etc. gehörig bekannt werde, und darüber keine Missverständnisse entstehen, so erfolgt auch darüber in den nachstehenden Paragraphen einige Erklärung.

§. 5. Die Tannenhölzer, welche theils in Böden und in kleinen Flossen, theils in grossen Rhein- oder Holländer Flossen geführt zu werden pflegen, sind bei dem Flossenbau unter folgenden Benennungen, und unter der bei jeder Sorte angemerkten beiläufigen Länge und Dicke nach dem alten, bei dem Flossenbau üblichen rheinischen Fussmaas bekannt, welches nach den bestehenden Reductionen leicht in das französische übertragen werden kann, wie denn auch dieses in den hierauf folgenden Tabellen wirklich geschehen ist.

Ein 30er Tannenholz vom Main oder ein sogenannter 10er, deren zehn auf einen Boden gerechnet werden, ist gewöhnlich lang 96 bis 98 Fuss und in der Mitte dick 6 Zoll.

40er vom Main oder 9er, deren neun auf einen Boden gehen, lang 38 bis 40 Fuss, dick 7 Zoll.

Unter der nämlichen Benennung ist ein 4er vom Rhein gewöhnlich von der nämlichen Länge, aber dicker.

45er oder 8ter, lang 40 bis 45 Fuss und dick 8 Zoll.

50er vom Main lang 50 bis 54 Fuss und dick 15 Zoll.

60er vom Main, oder 7ter lang 56 bis 57 Fuss dick 8 Zoll.

60er vom Rhein, lang 56 bis 60 Fuss, dick 8 Zoll.

70er oder 6ter vom Main, lang 57 bis 58 Fuss, dick 10 Zoll.

70er vom Rhein, lang 64 bis 66 Fuss, dick 17 Zoll.

80er oder 5ter vom Main, lang 57 bis 58 Fuss, dick 12 Zoll.

80er vom Rhein, lang 80 Fuss, dick 20 Zoll.

90er oder 4ter vom Main, lang 64 bis 66 Fuss, dick 18 Zoll.

100er sind lang 90 bis 92 Fuss, dick 22 Zoll.

Die Forlen und Lerchenbäume oder Klötzer sind verschieden von den Tannen mehr in Ansicht ihrer Dicke als Länge. Es giebt 60er und 70er auch 80er Forlen, welche zwar von der nämlichen Länge, wie die 60er, 70er und 80er Tannen, aber von sehr verschiedener Dicke sind, auch sind die kleinen Moseltannen und Forlen von den Rhein- und Maintannen wieder verschieden und durchgehends kürzer, so giebt es auch Moseltannen, die nur 30 Fuss lang sind.

Die schweren Rheintannen pflegen von den Holzhändlern und Flössern folgendermassen benannt und veranschlagt zu werden.

Ein 80er der 80 Fuss lang und 2 Fuss dick ist, wird ein 80er Mast genannt.

70er Mast, der 70 Fuss lang und am Stammende 3 bis $3\frac{1}{2}$ Fuss dick ist.

60er Mast, der 60 Fuss lang und $2\frac{1}{2}$ Fuss dick ist.

70er Hölzer hingegen, die 70 Fuss lang, aber nur $1\frac{1}{2}$ Fuss dick sind, werden Mastbalken genannt. Die geringeren Rheintannen, als die vorbenannten werden Dickbalken genannt, sie sind 40 bis 45 Fuss lang und zerfallen in drei Unterabtheilungen:

a) Dickbalken, die 44 Fuss lang und am Stammende von welchem

zwei Seiten beschlagen sind 18 bis 20 Zoll breit und 13 bis 15 Zoll dick, am Absatz oder Zopfende 15 bis 16 Zoll dick.

b) Kreuzdickbalken von der nämlichen Länge wie die vorigen, aber nur 13 bis 14 Zoll breit und 10 bis 12 Zoll dick.

c) Gemeine Dickbalken von 42 bis 44 Fuss Länge und weniger dicke als die vorigen.

Der grösste Theil dieser Tannenhölzer ist gewöhnlich vom Stammende bis zu der Mitte des Stammes hinauf, auf zwei Seiten behauen, oder grob beschlagen, und als halb rund zu betrachten; die Maintannen werden auch in besondern Klassen als 7oer, 6oer, 5oer, 45er, 4oer etc. eingetheilt, und sind unter der Benennung Bodenholz bekannt, sie sind aber in Hinsicht ihrer gewöhnlichen Dicke von jenen verschieden und grösstentheils ganz rund.

Uebrigens werden auch abgekürzte Tannen, Forlen und Lerchenbäume oder Klötzer geflösst, welche nur 40 bis 50 Fuss lang aber $2\frac{1}{2}$ bis $3\frac{1}{2}$ Fuss dick sind, und Bollen genannt werden.

§. 6. Die Eichen, die auf dem Rhein geflösst werden, sind auch wie die Tannen unter besondern Benennungen bekannt, und zerfallen erstlich in zwei Gattungen, nämlich in gewöhnliches Rheinflossholz und Marinhholz, welches letztere nur dadurch sich von jenen unterscheidet, dass es schärfer behauen und beschlagen ist, und wenig oder gar keine Schaalkante hat.

Die Eichenflosshölzer zerfallen übrigens in zwei Abtheilungen, erstlich in ganzes Flossholz, in Bäume Balken und Klötzer; zweytens in Stückholz oder gespaltene Hölzer.

Ein ganzer Baum oder Balken hat 30 bis 70 Fuss Länge, und 20 bis 30 Zoll Dicke.

Ein halber Baum ist 25 bis 30 Fuss lang, und 20 bis 30 Zoll dick.

Die Eichenruthe oder Langruthe ist 30 bis 70 Fuss lang und 17 bis 20 Zoll dick.

Die Halbruthe ist unter 30 Fuss lang, und 14, 16 bis 20 Zoll dick.

Wagenschüsse.

Wagenschuss, Klotz, Krümmer von 18 bis 25 Fuss, gewöhnlich 18 bis 20 Zoll, aber auch viele bis 30 Zoll dick. Gespaltenes Wagenschuss 13 bis 15 Fuss lang, 20 bis 24 Zoll breit, und 14 bis 20 Zoll hoch.

Pfeifhölzer.

Pfeifholz, Klötzer 10 bis 16 Fuss lang, 16 Zoll breit, 14 Zoll hoch. Gespaltenes Pfeifholz 10 Fuss lang, 22 Zoll breit und 12 Zoll hoch.

Knappholz.

Gespaltenes Knappholz 8 Fuss lang, 16 bis 20 Zoll breit 10 bis 11 Zoll dick. Halbes Knappholz oder Ranzer 6 Fuss lang und 10 bis 11 Zoll dick.

Die sogenannten Krümmer, Stiefelhölzer, Kniestücke, Kürben, Knorren und andere kleine Stückhölzer sind übrigens von sehr verschiedener Grösse, je nachdem sie von den Hauptstämmen oder Balken abgeschnitten, oder von geringeren Bäumen genützt und zubereitet werden.

Da übrigens auch die Säge-Waaren als Bord oder Bretter, Diele, Latten, Rahmschenkel etc., die in kleinen Flossen, oder in sogenannten Käützchen und Stümmel gefahren werden, und auch auf grossen Rheinflossen befindlich, von verschiedener Gattung sind, so werden auch von diesen die hauptsächlichsten Benennungen und Stärken hier angeführt. Ordinäre Mainbord können nur 10 Fuss lang, $\frac{3}{4}$ Zoll dick und 8 Zoll breit berechnet werden. Sie unterscheiden sich gegen den doppelten Bord dadurch, dass diese eben so lang und dick aber 12 Zoll breit sind.

Rheinbord von gleicher Dicke und Breite sind 10 bis 11 Fuss lang.

Doppelte Diele sind auch nur 11 Fuss lang, aber nur $1\frac{1}{2}$ Zoll dick und 8 Zoll breit, auch $1\frac{1}{2}$ Zoll dick und 12 Zoll breit; dann 16schuhige, die 16 Fuss lang, 1 Zoll dick und 1 Fuss breit; auch 16 Fuss lang, $1\frac{1}{2}$ Zoll dick und 1 Fuss breit; andre die 16 Fuss lang, 2 Zoll dick und 1 Schuh breit sind.

Brückendiele sind von verschiedener Länge und Dicke. Es giebt übrigens auch Neckar-Diele von gleicher Stärke und andere die schalkantig sind.

Eichendiele sind von ganz verschiedener Länge, Dicke und Breite, so wie das Fass-, Daub- und anderes Werkholz, welches vom Oberrhein, aus dem Neckar, aus dem Main, der Mosel, der Sieg, der Ruhr, der Lippe etc. gefahren oder geflösst zu werden pflegen.

E r s t e I n s t r u c t i o n

zur Berechnung und Veranschlagung des verschiedenen Gehölzes, das in Schiffen und andern Fahrzeugen verladen und gefahren wird.

ART. 1. Die Manifeste über Schiffs-Ladungen, die durchaus aus Holz- oder Säge-Waaren bestehen, können und sollen nach dem Aich-Register revidirt werden, indem ihr körperlicher Gehalt aus der Zentner-Zahl berechnet wird, welche die Ladung nach der Aiche ausweist.

ART. 2. Nach den Regeln der Hydrostatik kann die specifische Schwere des Wassers bestimmt und für solche Waaren-Veranschlagung nach dem kubischen Inhalt ein sicheres Mittel daraus berechnet werden. Diesemnach wird die Schwere des trocknen Eichen-Bauwerk- und Zimmerholzes wie 8 : 10, die des Tannen- und Forlen-Holzes wie 9 : 20 angenommen.

Was die übrigen Holzarten betrifft, die auf dem Rhein in Fahrzeugen transportirt zu werden pflegen; so werden solche im Durchschnitt und zwar vom trocknen Apfel- und Birnenbaum, Ahorn, Buchen und Eschen wie 7 : 10, von Kirschen, Nussbaum, Ulmen, Linden und Kornelholz wie 6 : 10 gegen die specifische Schwere des Wassers veranschlagt, so wie hiebei übrigens alle Nadelhölzer als Forlen, Fichten, Lerchen, den Tannen im Allgemeinen gleichgehalten werden.

ART. 3. Da nach gleichmässigen Grundsätzen der Raum, welchen ein Kubikmeter Wasser einnimmt, zu 1000 Kilogrammen, oder zu 20

Zentner gerechnet wird; so folgt daraus, dass das Fahrzeug, welches mit Holz geladen ist, soviel Kubikmeter Holz enthalte, als sich aus der, nach Einsenkung des ausgemessenen und geachteten Fahrzeuges, in dem Aichregister gefundenen Zentnerzahl durch die für die spezifische Schwere des Holzes angenommene Zahl dividirt, daraus ergibt.

ART. 4. In der allgemeinen Instruktion über die Anwendung der Schiffs-Aiche ist die Anweisung enthalten, wie die Aufnahme der Schiffs-Ladungen nach der Aiche gemacht und was hauptsächlich dabei berücksichtigt werden soll. (S. VI. Heft Seite 354, und VII. Heft Seite 395.) Die Octroi-Beamten müssen daher die darin für manche Fälle gemachte Bemerkungen observiren, und sich besonders von der Qualität des Gehölzes zu überzeugen suchen, wobei es sich versteht, dass das Gewicht von allen andern Holzwaaren, als Farbholz etc. nach der öffentlichen Wage in den Manifesten angegeben werden muss.

ART. 5. Zur deutlichen Erklärung über Vorstehendes braucht daher nur ein Beispiel angeführt zu werden.

Ein Schiff mit Holz beladen, welches nach seiner Einsenkung, gemäss dem Aich-Register 2400 Zentner geladen hat. Frage:

a) Wenn die Ladung aus Eichenbauholz oder aus Eichenfassdauben besteht, wie viel Kubikmeter sind darin enthalten, und wieviel Zentner werden dafür nach dem Tarif veranschlagt? Oder

b) wenn die Ladung aus Tannenholz z. B. aus Rheinbord besteht, wieviel Kubikmeter sind darin geladen, und zu wieviel Zentner werden solche nach dem nämlichen Tarif berechnet?

Antwort ad a. Wenn sich die spezifische Schwere des Eichenholzes zu jener des Wassers verhält wie 8 zu 10, und der Kubikmeter Wasser 20 Zentner wiegt; so ist die absolute Schwere des trocknen Eichenholzes per Meter 16 Zentner.

Die Ladung ist 2400 Zentner, diese Zahl durch 16 als dem Gewicht eines Kubikmeter trocknen Eichenholzes dividirt, giebt 150 Kubikmeter. Der Kubikmeter zählt 4 Zentner, demnach wäre diese Ladung zu 600 Zentner zu veranschlagen.

Antwort ad b. Wenn sich die spezifische Schwere des trocknen Tannenholzes zu jener des Wassers verhält wie 9 zu 20 und der Kubikmeter Wasser 20 Zentner wiegt, so wiegt der Kubikmeter Tannenholz nothwendig 9 Zentner. Demnach die Ladung von 2400 Zentner mit 9, als dem Gewicht eines Kubikmeter Tannenholz dividirt, giebt $266\frac{2}{3}$ Kubikmeter für die ganze Ladung, jeder zahlt 2 Zentner. Es wäre also die Ladung zu $533\frac{1}{3}$ Zentner zu veranschlagen.

ART. 6. Da auch öfters Eichen- und Tannenholz z. B. Daubholz und Tannenbord oder Latten in einem Fahrzeug geladen sind, so müssen sich die Bescher von dieser Verschiedenheit und von der Mehrheit des Eichen- oder Tannenholzes, so wie von der Richtigkeit des Manifestes, in welchem ein und das andere genau angegeben seyn muss, durch nähere Untersuchung zu überzeugen suchen, und es darf denselben nicht entgehen, einen merklichen Unterschied oder Betrug zu entdecken, wenn sie die vorerwähnten Verhältnisse dabei gehörig erwägen.

Zweite Instruction

zur Vermessung und Veranlassung einzelner Flosshölzer.

Von Verschiedenheit der Flosshölzer.

ART. 1. Wie es aus der vorstehenden Erklärung zu entnehmen ist, sind die in den Flossen auf dem Rhein vorkommende Holzkörper sehr verschieden, sie sind theils als Balken, theils als Walzen und als spitze oder als abgekürzte Kegel zu betrachten.

Von den balkenartigen Hölzern, deren kubischen Ausmessung und Berechnung.

ART. 2. Unter Balken werden alle Hölzer verstanden, welche recht winklichte von gleichen oder ungleichen Seiten umgebene Grundflächen haben z. B. die Eichenruthen, die kubische Berechnung davon ist leicht und einfach. Sind die Seiten gleich, so werden selbe mit der Länge multiplicirt, das Product giebt den kubischen Gehalt. Ungleiche Seiten

werden addirt, davon die Hälfte mit der Länge multiplicirt. Dasselbe gilt auch für gebogene Balkenstücke, z. B.

Ein Balken von gleichen Seiten lang	1200 Centimeter.
an beiden Enden breit	052 —
und dick	050 —

Die Länge 1200 mit der Breite 0,52 vermehrt giebt 6,24,00
dieses mit der Dicke von 0,50 giebt 3, M. 120, D. 000.

Also wäre der Kubikinhalt 3, M. 120 D.

Eine Eichenruthe von ungleichen Seiten lang	1200
breit	052
dick an einem Ende	0, 50
am andern	0, 48
	0, 98

Die Hälfte davon 0,49

Die Länge vermehrt mit der Breite 0,52 giebt 6,24,00. Dieses mit der proportionirten Dicke 0,49 giebt 3, M. 075, D. 600 C., oder kürzer 3, M. 060 D. als der Kubikinhalt.

Von Balken, welche nicht vierkantig, sondern schaalkantig sind.

ART. 3. Da, ausser den gespaltenen oder Stückhölzern, die meisten Eichenflosshölzer, nämlich ganze und halbe Bäume und Ruthen, Klötze und Krümmer, welche nach Holland verführt werden, nicht scharf und vierkantig beschlagen, sondern gewöhnlich grob behauen, mithin gleichsam achteckig, und von verschiedener Schaalkante sind; so kann wohl die Ausmessung derselben, mittelst Aufnahme ihrer Breite und Dicke auf den glatten Seiten, und die kubische Berechnung davon als vierkantiges Holz, nach der im vorstehenden Artikel beschriebenen Art geschehen, es muss aber alsdann von jenem Product für die verschiedenen Schaalkanten ein billiger Abzug Statt finden, welcher nach hinlänglich erprobten Versuchen bis zu anderweitiger Bestimmung zu sieben per Cent. berechnet, und in dem Stamm-Vermessungs-Register als auch in den Manifesten abgezogen und angemerkt werden soll.

Ueber Vergleichung der runden und spitzigen Holzkörper, bei Ausmessung und Veranschlagung derselben.

ART. 4. Die runden Holzkörper, als Tannen und Forlen, besonders die sogenannten Bollen, und überhaupt alle Main-Tannen und Forlen vergleichen sich mit dem Zylinder oder der Walze.

Die Eichen und Tannen hingegen, welche von unten bis oben rund und spitzig zulaufen, und als unvollkommene Zylinder zu betrachten sind, vergleichen sich theils mit den abgekürzten stumpfen Kegeln, theils mit spitzigen Kegeln.

Von der Ausmessung und Berechnung walzenförmiger Holzkörper.

ART. 5. Der Zylinder, oder die Walze hat zwey runde Grundflächen, deren beyde Durchmesser gleich lang sind, ihr Körper ist gerade und von verschiedener Länge.

Um den kubischen Inhalt solcher Hölzer zu finden, nimmt man die Fläche des mittlern Zirkels zur Basis, und die Länge des Holzes zur Höhe. Bekanntlich ist die Fläche des mittlern Zirkels dem Product des mit dem halben Durchmesser vermehrten halben Umkreises gleich, und das Verhältniss des Quadrats des Durchmessers zu der Fläche des Zirkels ist wie 14 zu 11, oder in einer andern Proposition, wie 1000 zu 785, und dieser Lehrsatz soll zu dergleichen Ausrechnungen dienen.

Z. B. Ein runder Klotz lang 1250 Zentimeter
 — — — dick 0,42

Die Länge 12,50 mit der Dicke 0,42 vermehrt, giebt 5,25,00, dieses nochmal mit 0,42 giebt 2, M. 205, D. 000 für den Inhalt, als vierkantiges Holz berechnet; durch die vorgemeldte Reduction in einen Zylinder, nämlich 1000 geben 785, was geben 2,205,000? also 1, M. 730, D. 925 C. oder kürzer, 1, M. 730 D., als den eigentlichen kubischen Inhalt des runden Holzes.

Von der Ausmessung und Berechnung abgekürzter oder stumpfer Kegel.

ART. 6. Bey runden abgekürzten oder stumpfen Hölzern, wie eigentlich die meisten Rhein-Tannen und Forlen wirklich anzusehen

sind, soll die mittlere Dicke, nämlich in der Mitte der Länge des Holzes, gemessen, und demnach mit der Berechnung verfahren werden, wie bey der vorigen. Wenn aber das Block nicht ganz rund, und auf der einen Seite dicker, als auf der andern wäre; z. B. bey Bäumen, welche an einer Seite nur etwas beschlagen sind, so müsste von solchen die Dicke übers Kreuz gemessen, und das Mittel davon genommen werden. Uebrigens ist die Berechnung wieder dieselbe, wie bey dem vorigen Artikel.

Von Ausmessung spitziger Kegel.

ART. 7. Als spitzige Kegel sind eigentlich die langen runden Holzkörper mit einer ebenen runden Grundfläche zu betrachten, wie jeder ganze Nadelholz-Stamm, er mag gerade oder krumm seyn. Hieher gehörten zwar die meisten Main-Tannen und Forlen, die geflösst zu werden pflegen, und wovon im §. 4 der Erklärung Meldung geschehen ist. Selbige müssten eigentlich ganz anderst vermessen werden, als nach der im Art. 5 vorgeschriebenen Art; da aber an den stärksten Stämmen z. B. bey 60^{er}, 70^{er} etc. das Kopf- oder Spitz-Ende stark abgenommen ist, so dürfen wohl alle auf den Rheinflossen vorkommende schwere Tannenbäume nach jener Art berechnet werden, es seye dann, dass man runde Hölzer habe, deren Kopf- oder Stamm-Ende nur bis auf eine gewisse Länge eine gleiche Dicke haben, welcher Theil als eine Walze betrachtet, und der obere spitzauslaufende Theil hingegen, als ein spitziger Kegel betrachtet werden muss, und um dessen körperlichen Gehalt aufs Genaueste aufzunehmen, nur der dritte Theil der Länge mit dem Quadrat-Inhalt der Grundfläche multiplicirt werden müsse; welches aber für die Ausmessung von solchen Flosshölzern nicht nöthig ist; diese brauchen nur nach der im vorigen Art. beschriebenen leichten Art ausgerechnet zu werden, weil die mittlere Dicke und Breite leichter zu greifen, als aus dem Dopf- und Kopf-Ende das Mittel zu ziehen ist, und es hiebei auf eine Kleinigkeit nicht ankommt, die bey jeder schärferen Vermessung herausscheinen

würde. Uebrigens sind auch bey den Probemessungen, die über die runde und spitzauslaufende Tannen gemacht, und wornach die beyliegende Tabelle gefertigt worden, jene Regeln gehörig beobachtet worden, und müssen selbe auch bey einzelnen genauen Revisionen beobachtet werden.

Besondere Vorschrift für die Ausmessung der Längen und Dicken.

ART. 8. Um den Durchmesser zu finden, kann man sich des gewöhnlichen Winkelmasses, Fikstange, und eines nach dem Meter eingetheilten Winkelmessers bedienen, dabey muss aber immer wohl in Acht genommen werden, dass

1.^o die Länge richtig ausgemessen werde, welche in den Verzeichnissen folgender Gestalt nach Centimeter z. B. 20, 40. d. i. 20 Meter und 40 Centimeter gleichförmig ausgedrückt werden soll. Es ist hiebey zu beobachten, dass die Länge nicht von einem Ende zum andern, sondern wo die Hölzer einen schiefen Waldhieb haben, wie fast alle Rhein-Tannen, die Länge von der Mitte dieses Waldhiebs und nicht, wie es sonst zu geschehen pflegt, nur von den Löchern an ausgemessen werden müsse.

2.^o Die Dicke und Breite müssen in der Hälfte der aufgenommenen Länge, und wo es vorgeschriebener Massen nöthig befunden wird. über's Kreuz ausgemessen, hiebey aber das Winkelmass, Fike, immer winkelrecht angefügt und gehalten werden, damit die Dicke und Breite nicht schief gegriffen werde.

Von Veranschlagung der Rhein-Tannen, welche auf einer oder zwei Seiten behauen oder beschlagen sind.

ART. 9. Da die Rhein-Tannen gewöhnlich auf zwey Seiten vom Stamm-Ende bis in die halbe Länge und weiter aufwärts beschlagen sind; so muss für solche beschlagene Tannen, deren kubischer Inhalt in der Tabelle nicht bestimmt ist, und so gleich andern runden Hölzern stammweise gemessen und berechnet werden, ein Abzug für den Beschlag auf beyden Seiten, und wo sich deren befinden, welche nur

an einer Seite beschlagen sind, die Hälfte solchen Abzugs gemacht werden, welcher bey schweren Rhein-Tannen zu 10 bis 15 pro Cent. berechnet werden darf, und in der angefügten Tabelle mit veranschlagt worden ist.

Von Ausmessung und Veranschlagung der Eichen-Stückhölzer der verschiedenen Tannen, der Bretter, Latten etc.

ART. 10. Was die Ausmessung und Veranschlagung der in vorstehender Erklärung beschriebenen Eichenstückhölzer betrifft, so wird am Ende der gegenwärtigen Instruction eine Tabelle ertheilt, nach welcher künftig die Stückhölzer abgezählt, in Verzeichnisse genau eingetragen und in ganzen Zahlen veranschlagt werden müssen.

Desgleichen sollen nun alle Tannenhölzer, die von bestimmter Länge und Dicke sind, ausser den runden Tannen und Forlen und den sogenannten Bollen, die nach gegenwärtiger Instruction einzeln vermessen und berechnet werden müssen, und übrigens alles andre Gehölz und Säge-Waaren, als Diele, Bretter, Latten etc. in den bestimmten Zahlen und Verhältnissen nach der nämlichen Tabelle, welche in Gemässheit des Art. 97 der Octroi-Convention hiemit ertheilt wird, veranschlagt werden.

D r i t t e I n s t r u k t i o n

zur Ausmessung und Veranschlagung ganzer Flosskörper.

a) Ueber körperliche Ausmessung und Berechnung kleiner Tannen und Bordflossen, der sogenannten Käützchen und Stümmel.

ART. 1. Die kleinen Tannen und Bordflösschen, sogenannte Käützchen und Stümmel, die nicht aus einzelnen Böden, sondern gewöhnlich aus mehreren an einander hangenden Böden und oft aus zwey, drei und mehreren Auflagen bestehen, müssen in Absicht der in dem Manifest erklärten Zentner-Zahl, welche nach dem kubischen Gehalt des Holzes berechnet seyn muss, und wozu die in dem Tarif bestimmte

Reductionen gebraucht werden können, revidirt werden, und zu dem Ende auf nachstehende Weise im Ganzen ausgemessen und berechnet werden.

ART. 2. Da bey allen Rheinflossen ein Theil des Holzes ausser Wasser geht, so hier hoch und da niedrig ist, und nicht so genau gemessen werden kann; so muss der Inhalt dieses ausser Wasser befindlichen Theils durch nachstehende Mittel gesucht werden. Man hat daher, bey Ausmessung und Berechnung solcher Gattung Flossen, zuerst auf den im Wasser eingesenkten Raum, in Kubikmeter ausgedrückt, zu sehen.

ART. 3. Die Längen und Breiten müssen bey jedem Bodenstück besonders ausgemessen, und wo es sich findet, dass die Böden ihrer Länge nach vorn mit dem Stamm-Ende und hinten mit den Zopf-Enden zusammengesetzt sind, muss die mittlere Breite an der Hälfte der Länge gegriffen werden, und so müssen auch bey zusammen gesetzten Bord-Stümmel, die gewöhnlich in der Breite wegen der Richtpfade weiter von einander abstehen, diese leeren Räume in verhältnissmässigen Abzug gebracht werden.

Die Tiefe von jedem Boden muss in der Mitte und auf beyden Seiten, und zwar gleich dem Wasserzug, genommen werden, das Holz oder die Bretter mögen ganz unter Wasser gehen, oder theilweise herausstehen.

Aus diesen Tiefen wird demnach für jede Bodenlänge die proportionirte Tiefe gesucht, die Längen, Breiten und Tiefen mit einander multiplicirt giebt das Product des ganzen im Wasser versenkten Flossen-Raums.

ART. 4. Da das Verhältniss der spezifischen Schwere des Tannen-Flossholzes zu jener des Wassers wie 2 : 3 angenommen ist, so würde der kubische Gehalt des im Wasser eingesenkten Theils von den Tannen- und Bord-Flossen $\frac{2}{3}$, jener des ausser dem Wasser gehenden aber $\frac{1}{3}$ des ganzen Flossen-Raums betragen, wenn solche keine leeren Zwi-

schenräume enthielten; da aber alle Holzflossen gewisse Zwischenräume haben, so müssen diese von dem vorgefundenen kubischen Inhalt des ganzen eingesenkten Flossen-Raumes abgezogen und auch in billige Veranschlagung und Abzug gebracht werden; was für die auf solchen Flösschen und Käützchen gewöhnlich befindliche Mannschaft und die nöthigen Flossgeräthschaften billig erkannt wird; welches für ein als das andere bestimmt wird. Jedoch in besondern Fällen, wo solches Mittel nicht wohl angewendet werden könnte, nach Ermessen der Octroi-Beamten, Einiges ab- oder zugethan werden darf.

ART. 5. Für solchen Abzug an gewöhnlichen Tannen-Flösschen und Käützchen, die aus 3 oder 4 langen Böden bestehen, und nur wenige Bord geladen haben $\frac{1}{4}$; bey puren Bordflösschen, Stümmel aber nur $\frac{1}{10}$, jedoch in billiger Veranschlagung der unter Art. 3 bemeldten grössern Zwischenräumen in der Breite; bey gemischten Tannen- und Bordflösschen oder Käützchen, die beyläufig aus $\frac{2}{3}$ Tannenbäumen und aus $\frac{1}{3}$ Bordstümmel bestehen, $\frac{1}{6}$, und wo solche im Gegentheil aus beyläufig $\frac{2}{3}$ Bordstümmel und $\frac{1}{3}$ Bäumen bestehen, wird $\frac{1}{8}$ für den leeren Raum gestattet, und in Abzug gebracht.

Die Ausrechnung eines solchen Tannenflosses wäre demnach folgende, z. B. vorderes Bodenstück lang 16,00 Centimeter

mittlere Breite 6,20

Tiefen $\left. \begin{array}{l} 0,19 \\ 0,25 \\ 0,22 \end{array} \right\} 0,22$

Product $\begin{array}{r} \text{M.} \quad \text{D.} \\ 21, \quad 824, \quad 000 \end{array}$

Mittleres Bodenstück lang 16, 80

Mittlere Breite 8, 40

Tiefen $\left. \begin{array}{l} 0,20 \\ 0,25 \\ 0,21 \end{array} \right\} 0,22$

Product $\begin{array}{r} \text{M.} \quad \text{D.} \\ 31, \quad 046, \quad 400 \end{array}$

Hinteres Bodenstück lang	1700		
mittlere Breite	800		
Tiefen $\left. \begin{array}{l} 0,21 \\ 0,25 \end{array} \right\}$	0225		
		M.	D. C.
		30,	600 000
Hiezu erstes Product	21, 824	000	
zweytes	31, 046	400	
	83,	470, 400	
Abgezogen $\frac{1}{4}$ für die Zwischenräume . .	20, 867,	600	
Bleibt für den im Wasser eingesenkten Theil	62, 602,	800	
Hiezu für den über der Wasser-Fläche befindlichen Theil $\frac{1}{3}$ des Ganzen, also die Hälfte des im Wasser versenkten Theils	31, 301,	400	
Ganzer Inhalt . .	93, 904,	200	

oder kürzer $93\frac{2}{10}$ ^{tel} Kubikmeter.

Sollten die Flösschen aus mehreren auf einander geschleiften oder zusammengesetzten Main- und Rhein-Käützchen bestehen; so müssen die Tiefen auf beyden Seiten, vorn, hinten und in der Mitte des Stücks gegriffen werden, und bey solchen Flossen wird für die leeren Zwischenräume nur $\frac{1}{3}$ berechnet.

A) Ueber körperliche Ausmessung und Veranschlagung grosser Flossen, als Rhein- und Holländer-Flossen.

§. 1. Die grossen Rhein- oder Holländerflossen bestehen gewöhnlich

- a) aus dem Haupt- oder Steifstück,
- b) aus einem oder zwey Knieen,
- c) aus Anhängen, welche das Steifstück und die Kniee haben.

Jedes dieser Stücke wird als ein reguläres Parallelepipedum angesehen.

Das Steifstück und die Kniee werden bekanntlich aus Eichen, auch Tannen und Forlen zusammengesetzt, die Anhänge bestehen gewöhnlich

aus Tannen und Forlen, und es soll angenommen werden, dass in Holländerflossen, die aus Steifstücken mit Anhängen, oder auch aus Steifstücken mit Knieen und Anhängen bestehen, $\frac{2}{3}$ Eichenholz und $\frac{1}{3}$ Tannen enthalten seye; da nun die specifische Schwere des Eichenholzes gegen die des Wassers gleichgehalten, die des Tannenholzes aber nur zu $\frac{2}{3}$ angenommen werden kann; so folgt daraus, dass ein solches Floss weniger specifische Schwere hat, als das Wasser, worin es geflösst, und daher zur Ausmessung seines ganzen körperlichen Gehalts durch den Wasserzug in zwey Theile getheilt werden müsse, nämlich den *unter* Wasser, und den *ober* Wasser befindlichen Theil.

§. 2. Da aber der ausser Wasser liegende Theil bald hoch, bald niedrig ist, und besonders das Eichenholz darauf bald krumm, bald gerade, mithin sehr ungleich ist, und nicht leicht vermessen werden kann; so muss der Inhalt dieses Theils durch eine andere Operation ausgemittelt werden. Der im Wasser eingesenkte Theil wird nach allgemeinen Regeln vermessen, wie solches in den folgenden §§. vorgeschrieben wird.

§. 3. Um sowohl den ausser Wasser, als den in dem Wasser befindlichen Theil zu finden, misst man jedes Stück, das Steifstück, und dessen rechten und linken Anhang; das erste Knie und dessen Anhänge, das zweyte Knie nebst seinen Anhängen, jedes besonders, nach seiner Länge, Breite und Tiefe oder Einsenkung im Wasser; die Länge mit der Breite vermehrt, und das daraus entstandene Product mit der Tiefe vermehrt, giebt den kubischen Inhalt des ganzen Flossen-Raumes unter Wasser.

§. 4. Die Länge wird an den Steifstücken von vorn nach hinten, und zwar von der Mitte des vordern, bis zur Mitte des hintern Stelzenblocks, so auch die Knie und die Anhänge von vorn nach hinten ausgemessen; die beyden Seiten sind sich einander durchgehends gleich. Die Breiten hingegen werden an den Steifstücken und dessen Anhängen dreimal, nämlich vorn, in der Mitte und hinten gemessen, und

davon der dritte Theil (die Mittelzahl) genommen. An den Knieen und deren Anhängen wird es genug seyn, die Breite in der Mitte zu messen.

Die Tiefe ist am meisten verschieden; es ist daher nöthig dieselbe an mehreren Stellen nach der Länge des Steifstücks und dessen Anhängen zu beyden Seiten zu messen, woraus dann das Mittel gezogen wird.

Zur genauen Messung der Tiefen eines Steifstücks, und der Anhänge, theilt man die Länge in so viele Theile, als man Tiefen messen will, und man misst dann in der Mitte jedes dieser Theile z. B. die Länge wäre 200 Meter, und man wollte auf jeder Seite 10 Tiefen messen, so wird die erste Tiefen-Messung seyn bey 10 Meter, als der Hälfte des 10ten Theils von 200.

Die 2te bey 30 Meter

3te — 50 —

4te — 70 —

5te — 90 —

6te — 110 —

7te — 130 —

8te — 150 —

9te — 170 —

10te — 190 —

wo dann, wie bey dem Anfang noch 10 Meter übrig bleiben.

Alle diese Tiefen werden addirt und davon der 20ste Theil zur Länge und Breite multiplicirt, das Product ist der körperliche Inhalt des unter Wasser versenkten Theils eines Flosses.

Es ist am besten, wenn die an jeder Seite zu messenden Tiefen zwischen 5 und 10 abwechseln. Bey den Knieen ist es hinlänglich die Tiefe in der Mitte der beyden Seiten zu nehmen. Bey den Anhängen des Steifstücks aber muss die Tiefe, wie bey dem Steifstück selbst, auf beyden Seiten mehrmal gemessen werden.

§. 5. Nachdem nun alle einzelnen Stücke eines Flosses auf solche Weise gemessen und in Aufnahme gebracht sind, werden selbe nach ihrer Länge, Breite und Einsenkung berechnet, die verschiedenen Producte

zusammen addirt, und man erhält somit den Inhalt des in dem Wasser befindlichen Flossen-Raums, wovon demnach der für die Zwischenräume bewilligte Abzug von einem Fünftel gemacht werden soll.

§. 6. Um nun die Anzahl Zentner herauszubringen, welche ein solches Floss, den ober dem Wasser befindlichen Theil mit inbegriffen, nach dem kubischen Gehalt des Holzes zahlen muss, vermehrt man die gefundene Anzahl Kubikmeter des unter Wasser gesenkten Flossenraums mit drei, oder rechnet für jeden solchen Kubikmeter drei Zentner, der Beweis hievon liegt in folgenden Paragraphen.

§. 7. Von dem laut §. 5 gefundenen Gehalt des ganzen inner Wasser gefundenen Flossenraums muss erstlich für die leeren Zwischenräume $\frac{1}{5}$ abgezogen, also die gefundene Anzahl vermindert werden in dem Verhältniss von 5 : 4.

§. 8. Sie muss sodann vermehrt werden in dem Verhältniss der spezifischen Schwere des Holzes zu der des Wassers, um aus dem im Wasser eingesenkten Flossraum das ganze Volumen des Flosses zu finden; da nun das Floss gewöhnlich aus $\frac{1}{3}$ Tannen und $\frac{2}{3}$ Eichenholz besteht, und von dem holländer Flossenholz, wie schon im §. 1 gesagt ist, die Schwere des Eichen im Durchschnitt der Schwere des Wassers gleich ist, die des Tannen hingegen nur $\frac{2}{3}$ desselben beträgt; so steht die mittlere specifische Schwere des Flosses zu der des Wassers in dem Verhältniss $2\frac{2}{3} : 3$, oder 8 : 9.

§. 9. Das zusammengesetzte Verhältniss aus beyden vorigen ist 10 : 9, und da von dem durch dieses Verhältniss gefundenen ganzen Flossraum $\frac{2}{3}$ Eichen und $\frac{1}{3}$ Tannen zu nehmen sind, und der Kubikmeter Eichen für 4 Zentner Waare, der Kubikmeter Tannen aber nur für 2 Zentner Waare bezahlt; so wäre also der Kubikmeter des ganzen Flosses überhaupt für $3\frac{1}{3}$ Zentner Waare zu rechnen. Es wird demnach das vorige Verhältniss vermehrt in dem von 1, $3\frac{1}{3}$ oder 3, 10.

§. 10. Das Zusammengesetzte aus beyden ist 1 : 3. Demnach zahlt jeder Kubikmeter des vorhin gefundenen im Wasser versenkten Flossenraums so viel, als 3 Zentner Waare.

§. 11. Es kommen aber noch in Abzug jene Gegenstände, welche das Floss belasten und keiner Gebühr unterworfen sind, nämlich die Flossengeräthschaften und Victualien etc., die auf einem grossen Floss mit Knieen und Anhängen zu 6000, auf einzelnen Steifstücken aber nur zu 4000 Zentner veranschlagt werden können, und für jede 20 Zentner ein Kubikmeter von dem laut §. 5 berechneten Inhalt abgezogen werden soll.

§. 12. Uebrigens müssen die gewöhnlich einzeln angehängten Stämme, Streichmaste und Stechschore besonders abgezählt und nach der einzelnen Stamm-Vermessung, oder nach dem allgemeinen Tarif veranschlagt und berechnet werden. Dafür aber, dass diejenige Streich- und Schoormäste, welche durch ihren nothwendigen Gebrauch während der Fahrt an Güte und Werth merklich verlieren, soll an dem kubischen Gehalt dieser beschädigten Hölzer $\frac{1}{3}$ nachgelassen werden.

§. 13. Ein Floss oder Steifstück mit oder ohne Kniee, das aber keine Anhänge hat, kann nur zu $\frac{1}{4}$ Tannen und $\frac{3}{4}$ Eichen angeschlagen werden. Demnach ist die Berechnung folgende:

$$\begin{array}{rcl} \frac{3}{4} \text{ Eichen} & . & . & . & 1 & - \\ \frac{1}{4} \text{ Tannen} & . & . & - & \frac{2}{3} \end{array}$$

Die specifische Schwere dieses Flossen-Körpers zu der des Wassers ist daher $11:12$; also zahlte jeder unter Wasser befindliche Kubikmeter $3\frac{3}{5}$ Zentner.



D) Tabellarische Uebersicht der Benennungen, Maasse, und des zur Inhalts der verschiedenen Stamm- und Stückhölzer, Dielen etc. welche vention von 1804, der Kubikmeter Eichen- oder hartes, Bau- oder im Hinauffahren, und der Kubikmeter Tannen, oder weiches Bau- 1 $\frac{1}{4}$ Centner im Herauffahren

BENENNUNGEN.	Angenommene									Angenommener kubischer Inhalt p.						BEMERKUNGEN.
	Länge			Breite			Dicke			Stück			Boden			
	meter	decim.	centim.	meter	decim.	centim.	meter	decim.	centim.	meter	decim.	centim.	meter	decim.	centim.	
Eichene Stückhölzer.																
Wagenschoss.	3	9	6	0	6	5	0	3	8	0	890					VORBEMERKUNG: Alle runde Stämme und Forlen, so wie alle Eichen Balken, Ruthen etc., welche in gegenwärtiger Tabelle nicht benannt sind, werden ausgemessen und kubisch berechnet
Pfeifholz	2	8	6	0	5	9	0	3	5	0	500					
Knappholz	2	2	8	0	5	4	0	3	2	0	300					
Halbes Knappholz	1	7	6	0	5	2	0	2	9	0	200					
Tannees Stammholz.																
100er	28	5	3	0	4	9	0	6	3	8	300					Nebenbemerkte Tannen werden gewöhnlich Rhein Tannen genannt, obgleich deren viele aus der Kinzig, der Murch, dem Neckar und andern Flüssen kommen, die sich in den Oberrhein ergiessen; die 40er, 45er und 60er Hölzer, so aus dem Main kommen, sind geringer u. in nachstehender Klasse als Bodenhölzer benannt.
90er	25	5	5	0	4	7	0	6	0	6	700					
80er	22	6	6	0	4	6	0	5	6	5	500					
70er	20	3	2	0	4	1	0	4	9	3	800					
60er	17	5	3	0	4	3	0	5	0	3	500					
50er	14	2	6	0	3	8	0	4	2	2	100					
45er	12	3	6	0	4	2	0	4	7	2	300					
40er	12	3	3	0	4	0	0	4	6	2	100					
Tannees Bodenholz.																
Kähler Stumpen oder Reisholz	-	-	-	-	-	-	-	-	-	3	950					Die Angabe der Dicke der Bodenhölzer ist nach der wirklichen Aufnahme in der halben Länge der Stämme; der Kubikinhalte ist nach Berechnung der Quadratfläche beider Enden angesetzt. Dienen gewöhnlich zu den Stämmen; unter diesen versteht man jene von 9 bis 10 m. lang, 7 bis 8 c. dick. Unter diesen von 7 bis 9 meter lang, und 3 bis 4 cent. dick.
4ter Bodenholz	20	2	0	-	-	-	-	-	-	3	900	15	600			
5ter	17	9	0	-	-	-	-	-	-	1	700	8	500			
6ter	16	6	5	-	-	-	-	-	-	1	100	6	600			
7ter	17	8	0	-	-	-	-	-	-	0	800	5	600			
8ter	12	6	0	-	-	-	-	-	-	0	500	4	100			
9ter	12	2	5	-	-	-	-	-	-	0	450	4	050			
10ter	12	2	0	-	-	-	-	-	-	0	400	4	000			
Rich- oder Riecht-Latten	12	1	7	-	-	-	-	-	-	0	250	0	000			
Grosse Tüncher-Stangen	9	8	0	-	-	-	0	0	8	-	-	6	000			
Kleine Hacken oder Tüncher-Stangen	8	0	0	-	-	-	0	0	4	-	-	2	000			
Tannene Bretter und Diele.																
Mainbord gewöhnliche 10schuhige	3	1	2	0	2	2	0	0	24	-	-	1	650			NB. Man hat nur bei der Unität das genaueste Verhältniss angegeben, und die andern zahlen für den praktischen Gebrauch in Zehntelbrüchen vom Cubikmeter und Fuss ab angezeigt:
idem doppelte	3	0	65	0	2	1	0	0	35	-	-	2	250			
idem Schleifdiele	3	0	0	0	3	0	0	0	4	-	-	3	600			
idem Schachtelbord	2	9	8	0	2	3	0	0	1	-	-	0	700			
idem breite 16schuhige	4	4	0	0	4	1	0	0	26	-	-	4	700			
idem Brucken-Diele	6	8	3	0	3	0	0	0	65	-	-	13	400			
idem 18schuhige Borde	5	4	0	0	2	6	0	0	25	-	-	3	500			
idem 1 1/2 breite gewöhnliche 10schuhige	3	1	2	0	3	0	0	0	24	-	-	2	200			
idem gewöhnliche 16schuhige	4	4	0	0	2	6	0	0	3	-	-	3	500			
Rheinbord 14schuhige gewöhnliche	4	2	8	0	2	7	0	0	26	-	-	3	000	0		
idem 16schuhige	4	4	0	0	3	2	0	0	25	-	-	3	500	0		
idem 16er Schwartzbord	4	4	0	0	3	0	0	0	24	-	-	3	200	0		
idem Doppeldiele	4	5	4	0	3	1	0	0	5	-	-	7	0	0		

Erhebung der Rheinschiffahrts-Gebühren angenommenen kubischen auf dem Rheine verführt werden, und wovon laut Art. 100 der Con-Zimmer-Holz, gleich Zentnerwaaren im Herunterfahren, zu $2\frac{1}{2}$ Centner oder Zimmer-Holz, zu zwei Zentner im Herunterfahren, und zu verzollet wird.

BENENNUNGEN.	Angenommene									Angenommener Kubischer Inhalt. p.						BEMERKUNGEN.				
	Länge			Breite			Dicke			Stück			Boden							
	meter	decim.	centim.	meter	decim.	centim.	meter	decim.	centim.	meter	decim.	centim.	meter	decim.	centim.					
Latten und Rahm- Schenkel.																				
gewöhnliche 10schuhige	3	9	5	0	0	48	0	0	2	0	3	510	Die Latten werden nach dem Gehalt der Diele verkauft, der Säge-Schnitt vermindert aber den CubicInhalt. Sind auch als Kirchsparren bekannt. Wegen Verschiedenheit der Länge von einigen Zentimeter und der Dicke von einigen Millimeter bei der einen oder andern Gattung braucht der hier ausgeworfene Kubic-Inhalt nicht verändert zu werden. Will ein Flösser wissen, wie sich seine Stammregister, die er im Kubicfuss führt zu der Verzollung verhalten; so bedient er sich nachstehender Vergleichungs-Tabelle: nämlich: im Flossen-oder Stammregister 300 Kfuss Rh. gibt = 9 meter 280 Decimet. u. so umgekehrt; 30 Meter geben 96 9/10 Fus rh. oder 126 2/10 F. Köln. und so weiter. p. 100 Stück. hievon 100 St. in einem Gebund ebenso.							
Spalier-Latten - - -	3	1	5	0	0	26	0	0	2	0	2	0								
16schuhige - - - -	4	4	0	0	0	5	0	0	3	0	7	0								
18schuhige - - - -	5	4	0	0	0	5	0	0	25	0	6	700								
Rahmschenkel - - -	3	1	4	0	0	76	0	0	64	0	15	500								
Fass - Dauben.																				
Tannene Fassdauben lange id. gewöhnliche - -	1	1	5	0	1	2	0	0	2	0	3	000	p. 1000 Stück							
Eichene für Stückfässer	1	7	5	0	1	6	0	0	4	0	11	000								
Bodenstück f. Stückfässer	0	9	2	0	2	8	0	0	3	0	7	000								
Dauben für ohmige Fässer	0	8	6	0	1	3	0	0	35	0	4	000								
Bodenstück dafür - -	0	6	3	0	2	0	0	0	25	0	2	000								
Dauben f. halbmige Fässer	0	7	5	1	1	2	0	0	2	0	2	000								
Bodenstück dafür - -	0	5	0	0	1	4	0	0	25	0	1	500								
Eichene Main- und Nacker-Knorren.																				
1te Sorte 6 Fuss lang 2 1/2 Zoll dick. -	1	8	8	0	1	3	0	0	65	17	-	-	und so weiter. p. 100 Stück. hievon 100 St. in einem Gebund ebenso.							
2te Sorte 4 Fuss lang 2 1/2 Zoll dick. -	1	2	5	0	1	3	0	0	65	14	-	-								
3te Sorte 3 Fuss lang 2 1/2 Zoll dick. -	0	9	4	0	1	3	0	0	65	11	-	-								
4te Sorte 1 1/2 Fuss lang 2 1/2 Zoll dick. -	0	4	7	0	1	3	0	0	65	7	500	0					570			
Rebpfähle tannene 6schuh. id. eichene 6schuhige -	1	7	0	0	0	3	0	0	2	0	0	0					1	-	-	
Dachschindel tannene -	0	3	0	0	2	0	0	0	8	0	0	0					0	050	-	
Hackenstöcke tannene -	1	5	0	0	0	2	0	0	2	0	0	0					0	150	-	

E) Vergleichung des Cubicmeter mit dem rheinisch. u. Cöllner Fussmaas.

Rheinische Fuss.	Cubicmeter decimeter centimeter	Cubicmeter	Rheinische Fuss.	Cöllner Cubicfuss	Cubicmeter decimeter centimeter	Cubicmeter	Cöllner Cubicfuss.	
1	0, 030	9591	1	32, 3/006805	1	0, 0237, 637	1	42, 081038
2	0, 061	9/10	2	62, 6/10	2	0, 047 5/10	2	84, 2/10
3	0, 092	8/10	3	96, 9/10	3	0, 071 3/10	3	126, 2/10
4	0, 123	8/10	4	129, 2/10	4	0, 095 —	4	168, 3/10
5	0, 154	8/10	5	161, 5/10	5	0, 118 8/10	5	210, 4/10
6	0, 185	7/10	6	193, 8/10	6	0, 142 5/10	6	252, 4/10
7	0, 216	7/10	7	226, 1/10	7	0, 166 3/10	7	294, 6/10
8	0, 247	7/10	8	258, 4/10	8	0, 190 1/10	8	336, 6/10
9	0, 278	6/10	9	290, 7/10	9	0, 213 9/10	9	378, 7/10
10	0, 309	6/10	10	323, —	10	0, 237 6/10	10	420, 8/10

NB. Ganze Flossen werden kubisch vermessen, und ein verhältnissmäßiger Abzug für die fremden Körper und leeren Zwischenräume gestattet, wie vorstehende Instruction gezeigt hat.

F) Anwendung des Tarifs für die Bezahlung der Rheinschiff-

		Im Herunterfahren										
		Ganze Gebühr.	Quart- Gebühr.	20stel Gebühr.	Doppelte Reecognitions- Gebühren von							
		Frans Centim. fraction	Centim. fraction	Centim. fraction	50 à 300 Zt. Frans Centim. fraction	300 à 600 Frans Centim. fraction	600 à 1000 Frans Centim. fraction	1000 à 1500 Frans Centim. fraction	1500 à 2000 Frans Centim. fraction	2000 à 2500 Frans Centim. fraction	2500. drüber fraction Centim.	
Von STRASBURG bis												
incl.	Neuburg } ankom.	7, 1	1, 775	0, 355	20.	2 --	4 --	8 --	12. --	18. --	30 --	
	Germersheim } abgeh.	10, 5	2, 625	0, 525								
incl. Mannheim		26, 675	6, 66875	1, 33375	41. 78	4. 17. 8	8. 35. 6	16, 71 2	25. 06. 8	37. 60. 2	62, 67.	
incl. Mainz		35, 275	8, 81875	1, 76375	61. 78	6. 17. 8	12. 35. 6	24. 71. 2	37. 06. 8	55. 60. 2	92. 67.	
incl. Caub		44, 350	11, 0875	2, 2175	83. 56	8. 35. 6	16. 71. 2	33. 42. 4	50. 13. 6	75. 20. 4	125. 34.	
incl. Coblenz		48, 45	12, 1125	2, 4225	1. 0356	10. 35. 6	20. 71. 2	41. 42. 4	62. 13. 6	93. 20. 4	155. 34.	
incl. Andernach		51, 65	12, 9125	2, 5825	1. 23. 56	12. 35. 6	24. 71. 2	49. 42. 4	75. 13. 6	111. 20. 4	185. 34.	
incl. Linz		62, 54	15, 635	3, 127	1. 45. 34	14. 53. 4	29. 06. 8	58. 13. 6	87. 20. 4	130. 80. 6	218. 01.	
incl. Cölln		85, 04	21, 26	4, 252	1. 65. 34	16. 53. 4	33. 06. 8	66. 13. 6	99. 20. 4	148. 80. 6	248. 01.	
incl. Düsseldorf		1, 00, 01375	25, 0034375	5, 000, 6875	1. 87. 12	18. 71. 2	37. 42. 4	74. 84. 8	112. 27. 2	168. 40. 8	280. 68.	
incl. Ruhrort		1, 13, 21375	28, 3034375	5, 660, 6875	2. 07. 12	20. 71. 2	41. 42. 4	82. 84. 8	124. 27. 2	186. 40. 8	310. 68.	
incl. Wesel		1, 33, 17875	33, 2946875	6, 6589375	2. 28. 90	22. 89.	45. 78.	91. 56.	137. 34.	206. 010.	343. 35.	
incl. Emmerich		-- --	-- --	-- --	2. 50. 68	25. 06. 8	50. 13. 6	100. 27. 2	150. 40. 8	225. 61. 2	376. 02.	

G) Schifffahrts-Gebühren-Tarif, wie sie seit dem Gesetz

Z U A R N H E I M.

(Herauf.)

Von AMSTERDAM bis LOBITH.

Zucker, Kaffee, Taback, Rapp, Kupferroth, Zinn, Blei, Farbholz, Thran, Oel, Baumöl, Rosinen und Corinthen, Mandeln, Indigo, Juchtenleder, Leder, Abflussteine, Droguerien, Wolle, Käse, Baumwolle und andere Krämerwaaren:

6 fl. h. p. Last, oder $3\frac{1}{2}$ Centim p. Zentner.

Ochsenhäute, Hörner, Ziegel, Platten, Gemüssaamen, Töpferwaaren, Rübkuchen, und Waaren, die mit dieser Gattung gemischt sind:

1 fl. 10 St. p. Last, oder

$7\frac{3}{4}$ Centim p. Zentner.

(Herunter.)

Von LOBITH bis AMSTERDAM.

Wein, Eisen, Mühlsteine, Krapp, Weinstein, Quecksilber, Pottasche, Lasurfarbe, Glas, Droguerien, Leder, Wolle, Zwetschen, Hirsen, Farbstoffe, Wachholderbeeren, Eisen und Krämerwaaren:

6 fl. h. p. Last, oder $3\frac{1}{2}$ Centim vom Zent.

Mineralwasser, Erdengeschirr, Töpferwaaren, Lumpen, Töpfer-, Walker- und Pfeiffenerde, Kalmeysteine, Brennholz, Steinkohlen und Geriss: 1 fl. 10 St. p. Last, oder $7\frac{3}{4}$ Centim vom Zentner.

Tufsteine und Trass 15 St. p. Last, oder $3\frac{7}{8}$ Zentim vom Zentner.

Hartes Horn 3 fl. p. Last, oder $15\frac{3}{4}$ Centim vom Zentner.

Weiches Horn 1 fl. 10 St. p. Last, oder $7\frac{3}{4}$ Centim vom Zentner.

Holz in Schiffen 2 fl. 5 St. p. Last, oder $11\frac{6}{8}$ vom Zentner.

fahrts-Gebühren, wenn man an mehreren Bureaux passirt.

Im Herauffahren.																
Von		Ganze Gebühr.		Quart-Gebühr.		Zostel Gebühr.		Doppelte Recognitions-Gebühren von								
		Francs	Centim. fraction	Centim. fraction	Centim. fraction	50 à 300 Zt.	300 à 600	600 à 1000	1000 à 1500	1500 à 2000	2000 à 2500	2500. drüber				
Emmerich bis		29.	9475.	7.	486875.	1.	497375.	21.78.	2.17.8	4.35.6	8.71.2	13.06.8	19.60.2	32.67		
Wesel incl.		49.	9124.	12.	478125.	2.	498565.	43.56.	4.35.6	8.71.2	17.42.4	26.13.6	39.20.4	65.34		
Ruhrort incl.		72.	4125.	18.	103125.	3.	620625.	63.56.	6.35.6	12.71.2	25.42.4	38.13.6	51.20.4	95.34		
incl. Düsseldorf		1.05.	99	26.	4975.	5.	2995.	85.34.	8.43.4	17.06.8	34.13.6	51.20.4	76.80.6	128.01		
incl. Coelln		1.22.	49	30.	6225.	6.	1245.	1.05.34	10.53.4	21.06.8	42.13.6	63.20.4	94.80.6	158.01		
incl. Linz		1.27.	48125	31.	8703125.	6.	3740625.	1.27.12	12.71.2	25.42.4	50.84.8	76.27.2	114.40.8	190.68		
incl. Andernach		1.33.	68125	33.	4203125.	6.	6840625.	1.47.12	14.71.2	29.42.4	58.84.8	88.27.2	132.40.8	220.68		
incl. Coblenz		1.46.	78125	36.	6953125.	7.	3390625.	1.67.12	16.71.2	33.42.4	66.84.8	100.27.2	150.40.8	250.68		
incl. Caub		1.59.	94	39.	985.	7.	997.	1.88.90	18.89.	37.78.	75.56.	113.34.	170.01.	283.35		
incl. Maiuz		1.78.	44	43.	36.	8.	672.	2.08.90	20.89.	41.78.	83.56.	125.34	188.01.	313.35		
incl. Mannheim		1.89.	775	47.	44375.	9.	48875.	2.30.68	23.06.8	46.13.6	92.27.2	138.40.8	207.61.2	346.02		
incl. Germersheim																
incl. Neuburg und Strasbusg.		1.99.	975	59.	99375.	9.	99875.	2.50.68	25.06.8	50.13.6	100.27.2	150.40.8	225.61.2	376.02		
Will man wissen, wie viel r Zentner																

Will man wissen, wie viel 1 Zentner von einem Bureau bis zu einem andern bezahlt; so erfährt man dieses durch die Subtraction z. B. 1 Zentner Wein von Mainz bis Emmerich, so setze man 1 f. 33, 17875 hievon ab 26, 675

1 Zentner Kaffee von Emmerich bis Neuwied; so setze man den Gebühren-Betrag der sich zu Andernach, als dem letzten Orte befindet, wo man passirt, nämlich: 1 fr. 33, $\frac{68125}{100000}$ von Düsseldorf nach Neuwied 1 fr. 33, 68125 subtr. 72, 41251 Ruhrort bleibt 61, 27875

vom 3ten October 1816 in Holland bezahlt werden:

Z U N I M W E G E N.

(Herauf)

(Herunter)

von Rotterd. u. Dortrecht bis Lobith.
Krapp, Droguerien, Talch, Farbstoffe, Stockfisch, Häring, Labberdan, Zucker, Kaffee, Taback, und andere bey Arnheim benannte Waaren, so wie auch kleine Parthien Beinknochen und Hörner:
5 fl. 15 St. p. Last; 30 $\frac{15}{80}$ C. p. Zent.
Salz: 2 fl. 17 St. p. Last;
14 $\frac{385}{400}$ C. p. Zentner

von Lobith bis Rotterdam u. Dortrecht.
Pottasche, Wein, Mineralwasser, Glaswaaren, Eisen, Lazur, Zwetschen, Hirsen, Getraide, Mühlsteine, Krämer- und trockne Manufacturwaaren:
5 fl. 15 St. p. Last; 13 $\frac{15}{80}$ C. p. Zent.
Pfeiffenerde, Schiefersteine, Lumpen, Tufstein, Trass, Töpferwaaren, Erde in Fässern und Blei-Erz:
1 fl. 18 St. p. Last; 9 $\frac{39}{40}$ C. p. Zentner.
Krummholz und Rippen.
1 fl. 17 St. p. Last; 9 $\frac{57}{80}$ C. p. Zentner.
Brennholz, Steinkohlen und Geriss:
1 fl. 08 St. p. Last; 7 $\frac{14}{40}$ C. p. Zentner.
Möblen: 3 fl. p. Last; 15 $\frac{3}{4}$ C. p. Zentn.

NB. Ueberdem müssen die Schiffer jedesmahl zu Arnheim oder Nimwegen per Schiff einen Brandzoll à 17 fl. holländisch erlegen.

H. Städtische Gebühren zu Cölln und Mainz vom Zentner.

1. Krahen-Gebühren - - - 10 Centim. p. Zentner zu Coelln, 10 Centim. p. Zentner zu Mainz
2. Waag-Gebühren - - - 5 id. id. 5 id. id.
3. Verfrt-Gebühren - - - 5 id. id. 5 id. id.
Die Magazin-Gebühren werden nur bezahlt, wenn man sich deren bedient. Die Waaren zahlen p. Monat 10 Centimen vom Zentner, und wenn sie länger im Magazin bleiben, 5 Centimen mehr vom Zent. für jeden folgenden Monat.

I. Tax-Frachten und Schiffahrts-Gebühren.
per 1 Zentner à 50 Kilogrammen oder 106 $\frac{3}{4}$ Pfd. Cöllnisch.

NB. Man hat nur die ganze Schiffahrts-Gebühr angegeben, und erinnert, dass die Quart- und 20tel-Gebühr leicht durch die Division zu finden ist.

Ferner ist zu erinnern, dass der Tarif von Neuburg folgendermassen getheilt ist:

a) Neuburg 5 $\frac{7}{10}$ C. zu Thal, 3 $\frac{3}{10}$ C. zu Berg.

b) Germersheim 11 $\frac{9}{10}$ zu Th. 6 $\frac{9}{10}$ zu Berg.

Man kann diesemnach für die Schroekergüter zu Berg $\frac{3}{10}$ Cent. weniger rechnen

Von Mainz nach Manheim, gegossenes Eisen und andere Metalle, die noch nicht

verarbeitet sind

Alle andere Güter

SCHROEK

Kehl und Freistadt

Strasburg

von Frankfurt nach Manheim

Strasburg

von Worms und Gernsheim nach

Strasburg

von Manheim nach Strasburg

von Speier, Philipsburg und

Germersheim nach Strasburg

für alle Waaren ohne Unterschied.

Vitriol-Oel, welches allein geladen werden muss, zahlt 4 fl. p. 50 Kilogrammen für eine jede obiger Bestimmungen.

Von Cölln nach Mainz für Waaren

1ter Klasse

2ter —

3ter —

nach Bingen . . 1ter —

2ter —

3ter —

nach Bacharach und

den Zwischenhäfen 1ter —

2ter —

3ter —

nach Coblenz . . 1ter —

2ter —

3ter —

nach Frankfurt . 1ter —

(Die Schiffahrts-Gebühren

auf dem Main nicht mit-

einbegriffen.) 2ter —

3ter —

Von Mainz nach Coblenz 1ter —

2ter —

3ter —

nach Bonn . . 1ter —

2ter —

3ter —

Zu Berg, oder herauf		Zu Thal, oder herunter	
Tax-Fracht.	Schiffahrts-Gebühren.	Tax-Fracht.	Schiffahrts-Gebühren.
F. C.	F. C. fraction.	F. C.	F. C. fraction.
" 74	" 13 5	" "	" "
1 95	" 13 5	" 70	" 9 075
1 56	" 40 035	" 70	" 26 675
2 75	" 40 035	1 80	" 26 675
3 15	" " "	2 "	" " "
1 25	" 13 5	1 07	" 9 075
3 —	" 40 035	2 47	" 26 675
2 60	" 26 535	2 "	" 26 675
2 30	" 26 535	1 87	" 17 6
1 80	" 10 2	1 60	" 17 6
1 20	" 53 95	" 65	" 35 865
1 45	id.	" 80	id.
1 70	id.	1 20	id.
1 15	" 53 95	" 50	" 27 765
1 40	id.	" 72	id.
1 65	id.	1 17	id.
" 80	" 53 95	" 35	" 27 265
" 95	id.	" 50	id.
1 15	id.	" 90	id.
" 70	" 27 69125	" 30	" 18 19
" 86	id.	" 42	id.
1 02	id.	" 85	id.
1 45	" 53 95	" "	" " "
1 70	id.	" "	" " "
1 95	id.	" "	" " "
" 65	" 26 25875	" 35	" 17 675
" 75	id.	" 48	id.
" 90	id.	" 70	id.
1 08	" 37 45	" 55	" 35 865
1 30	id.	" 70	id.
1 55	id.	1 55	id.

K. Benennung der Waaren, wie sie in eine jede obiger Klassen gehören.

1te KLASSE. Alaun, Alaun- und Vitriol-Stein, Ambosse, Blech, Blei, Bleischrott, Bleiweis, Eisen aller Art, Erbsen und andere Hülsenfrüchte, Erz aller Art, Farin-Zucker, Feilen, Feuersteine, Galmeisteine, Glas-Galle, Gyps, Häute (gesalzene), Holz (fremdes in Stücken), Kalk, Kanonen, Kleesaamen. Klingen, Korinten, Kreide, Kupfer, Leinsaamen, Linsen, Maag- oder Mohnsaamen, Mehl, Menning, Messing- und Eisendraht, Metall, Mineralwasser, Munition, Nägel-Fässer, Ocker, Operment, Pottasche, Pottlot, Quecksilber, Salpeter, Sand, Schiefersteine, Schleifsteine, Schmalten, Schmelztiegel. Schüsser, Schwefel, Sensen, Silber-Glätte, Soda, Spialter, Stahl, Steinkohlen, Trippel, Weinstein, Wismuth, Zinn, Zucker (roher), Zwetschen.

2te KLASSE. Anis-Saamen, Baumwollen-Zeuge aller Art, Bier, Bindfaden-Fässer, Borax, Brantwein und alle Gattungen Wein, Butter, Bücher, Cichorie, Chokolat, Elephanten-Zähne, Essig, Farbstoffe, Feigen, Fischbein, Flachs, Fleisch (gesalzenes aller Art), Galläpfel, Geigen-Harz, Gerste (Perlen), Glas-Kisten, Grünspan, Grütze aller Art, Gummi, Haarpuder, Haber, Harz, Häringe, Häute (trockene), Hirschhorn (gemahlenes), Hirsen, Honig, Holz (gemahlenes), Ingwer, Kaffee, Kakao, Kastanien, Käse aller Art, Knochen, Krapp, Kurkuma, Laberdan, Lackmus, Leder (gegerbtes), Lichter, Lumpen, Mandeln, Manufactur-Waaren, Messer-Arbeit aller Art, Nadeln, Oelkuchen, Orleans, Papier, Pech, Pfannen, Pfeffer, Piment, Prünellen (Schlehen), Reis, Roggen, Rosenkränze, Rosinen, Safflor, Salmen, Salz aller Art, Sauerkraut, Schüttgelb, Seife, Senf (gemahlener), Spelz, Stärke, Stockfisch, Storax, Tabak in Blättern, gemahlener, in Stangen, Terpentin, Theer, Tücher, Umber-Erde, Unschlitt, Vitriol, Wachholderbeeren, Wachs, Wachstuch, Waidasche, Wollenwaaren aller Art, Zinober, Zucker (Candis).

3te KLASSE. Anschoven, Austern, Bandwaaren, baumwollene Ballen, Bücklinge, Dachtgarn, Erdengeschirr, Erde (englische) oder Steingut, Fayance, Federn, Garn, Hanf, Haasen- und Schaaffelle, Hausblase, Hirschhörner, Hohlglas, Holzkörbe und Fässer, Hopfen, Hutzucker oder Melis, Hüte, Indigo, Kabliau, Kaffecmühlen, Kampfer, Kapern, Kinruss, Kleidungsstücke, Knoppere, Kochenille, Kochnudeln, Korkstöpsel, Kratzen oder Raukarden, Krämerei, Kräuter, Leim, Leimleder, Mahlereien, Mastix, Materialwaaren (leichte) Moos, Muskatенblühe, Muskatennüsse, Nüsse, Ochsenhörner, Oel aller Art, Oliven, Parfümerien, Pelzwaaren, Pfeiffen, Pferdehaare, Porzellan, Pulver, Rohr Ballen und Kisten, Sassafrass, Scheidewasser, Seide und Seidenwaaren aller Art, Sohlholz, Spiegel, Spielzeug und Holzwaaren aller Art, Steingut, Syrop, Tabak in Paketen, in Körben und Tabak-Stengel, Vitriol-Oel, Waid, Werg von Hanf und Flachs, Wolle, wollene Decken, Wurzeln, Ziegenhaare, Zimmet, Zitronen.

**L. Tax - Frachten für die zwischen Cölln und Mainz fahrenden
Wasser - Diligencen.**

	F ü r		B E M E R K U N G E N.	
	die Person fl. kr.	den Zentner Effecten fl. kr.		
Von Mainz bis				NB. Der Franc beträgt 28 kr. und somit ist es leicht, jede Reduction aus Franken in Gulden und Kreutzer und umgekehrt zu machen.
Eltvill und von da				
zurück . . .	" 24	" "	In keinem Postschiff	§. 39. des Reglement.
Oesterich . . .	" 30	" "	darf ein Wagen gela-	Für aussergewöhnliche Fahrten
Geisenheim und			den werden, inso-	wird Folgendes bezahlt:
Rüdesheim . .	" 36	" "	fern die Bequemlich-	Für eine Jacht mit einem Pferde
Bingen . . .	" 40	" 24	keit der Reisenden	bis nach Coblenz . 66 Gulden
Bacharach u. Caub	1 21	" 30	darunter leidet.	Cölln . 99 Gulden
St. Goar . . .	1 48	" 36	Nach Coblenz wird	wobey übrigens für die Reisewägen
Boppard . . .	2 12	" 36	für einen in einem	und sonstige Effecten nichts beson-
Lahnstein . . .	2 30	" 40	besondern Anhang	ders bezahlt wird, als höchstens die
Coblenz . . .	2 45	" 42	transportirten Wa-	Rheinschiffahrts-Gebühren und die
Neuwied . . .	3 20	" 45	gen 27 $\frac{1}{2}$ Gulden und	Ein- und Ausladekosten, im Falle
Andernach . .	3 30	" 45	nach Cölln 44 Gul-	jedoch bey einer solchen ausserge-
Linz . . .	3 48	" 48	den bezahlt.	wöhnlichen Fahrt ein Reisender so
Remagen . . .	4 —	" 50	Für die übrigen	viele Effecten hätte, dass statt eines,
Bonn . . .	4 48	1 —	Wägen wird weni-	zwey Pferde zum Hinaufziehen nöthig
Cölln . . .	5 30	1 12	ger bezahlt, und ist	wären; so wird der Betrag für das
			dieserwegen beson-	zweyte Pferd besonders bezahlt.
			ders zu accordiren.	Die Fracht für die Waaren und Gü-
			Jeder Reisende darf	ter ist dieselbe, wie bey den übrigen
			übrigens 50 Pfd. un-	Schiffsladungen, die nach den Häfen
			entgeltlich mit sich	zwischen Mainz und Cölln gemacht
			führen.	werden.
				Wegen den Effecten, die nicht ge-
				wogen werden können, muss man
				sich vergleichen und übrigens hat da-
				bey der Bevollmächtigte seine Forde-
				rungen mit der grössten Billigkeit zu
				machen.
				Rücksichtlich der Trinkgelder ist
				Folgendes bestimmt:
				1. Bey Extra-Reisen kann bis Coblenz höch-
				stens 2 Gulden Trinkgeld verlangt werden,
				bis nach Cölln 4 Gulden.
				2. Für eine einzelne Person auf den täglichen
				Post-Schiffen wird Folgendes als Trinkgeld
				an die Knechte verabreicht:
				1) Von Mainz bis Eltvill und Bingen 6 Kreuzer
				2) - - - - - St. Goar 12 —
				3) - - - - - Coblenz 18 —
				4) - - - - - Andernach 24 —
				5) - - - - - Bonn 30 —
				6) - - - - - Cölln 36 —
				Es ist sowohl den Schiffern, als
				den Knechten, bey Strafe des Aus-
				schliessens von der Post-Schiffahrt,
				verboten, etwas über diese Taxe zu
				fordern.

M. Die Tax - Frachten von CöLLN nach AMSTERDAM, ROTTERDAM und DORTRECHT, und Vice Versa konnten nie, durch eine höhere Bestimmung regulirt, eingeführt werden; die gewöhnlichsten sind p. Zentner von 50 Kilogrammen oder 106 $\frac{3}{4}$ Pfd. Cöllnisch:

	zu Berg.	zu Thal.
Von Cölln nach Holland und vice versa	2 fr. 50 à 3 fr. 50	1 fr. 50 à 2 fr. 50 Cent.
Aus Holland nach Emmerich und vice versa	1 " —	" 50 à 60 Cent.
Rees	1 " —	" 50 à 60 —
Xanten	1 " —	" 50 à 60 —
Wesel	1 fr. 50 à 80	" 50 à 80 —
Ruhrort	1 fr. 50 à 80	60 Cent. à 1 fr.
Duisburg	1 fr. 50 à 80	60 id. à 1 fr.
Düsseldorf	1 fr. 80 à 2 fr. 50	1 franc. à 2 fr.

Den Franc zu 20 Stüber Cöllnisch gerechnet.

N. Will man nun wissen, wie viel Gebühren vom Zentner zu bezahlen sind, so findet man dieses in dem Vorhergehenden für eine jede Bestimmung, nämlich:

1 Zentner Wein von Strasburg nach Holland kostet

a) an Rheinschiffahrts-Gebühren und Fracht bis Mainz	2 fr. 26 Cent.	675
id. von Mainz bis Cölln	1 " —	865
id. von Cölln nach Holland	2 " 20	63875
b) an städtischen Gebühren zu Mainz und Cölln	" " 40	—
c) an Schiffahrts-Gebühren in Holland	" " 31	5
Zusammen	6 " 19	67875

1 Kubikmeter Tannenholz (42, $\frac{881}{1000}$ Fuss köllnisch) zu 2 Zentner gerechnet; 1 Kubikmeter Eichen 4 Zentner Waaren gleich gerechnet, kommand von

	Tannen	Eichen
oberhalb Neuburg bis an die holländische Gränze	2 fr. 66 c. 3575	5 fr. 55 c. 715
unterhalb Neuburg und aus dem Neckar	idem 2 " 48 " 7575	4 " 97 " 515
unterhalb Mannheim und aus dem Main	idem 2 " 22 " 0825	4 " 45 " 645
von Coblenz und aus der Mosel	idem 1 " 77 " 7325	3 " 55 " 465

Die Quart- und 20tel-Gebühren findet man durch die Division, wie schon oben bemerkt worden ist.

Die doppelte Recognitions-Gebühren sind für jede Distanz angegeben, und werden für Zwischen-Reisen, wo man nur einige Bureaux passirt, durch die Subtraction gefunden. Z. B.

2000 Zentner Töpfer-Erde von Andernach nach Holland	fr. 132	c. 40,8
2000 Zentner Flossengeschirr aus Holland nach Mainz	170	01.

O. *Fracht - Uebernahms - Preise* (1818.)

Von AMSTERDAM, ROTTERDAM und DORDRECHT, frey ins Schiff gelegt per 100 Pfd. holl. oder 50 Kilogrammen.

Alaun, Amaril, Waidasche, Fischbein, Borax, Blech, Corinthen, Caffé, Candis, Galläpfel, Ingwer, alle Sorten Gummi, Goldglätte, Harz, Häringe und gesalzene Fische, Jalappe, eiserne Kessel, gesalzene Häute, Kohlsaamen, alle Sorten Kupfer, Kupferroth, ganze und gemahlene Kreide, Lakmuss, Bleiweiss, Leinsaamen, Meerkrapp, Menning, Senfsaamen, ganzen und gemahlenen Ocker, Omber, Orleans, Elephanten-Zähne, alle Sorten Papier, Quecksilber, Rapp und Hanfkuchen, Rhabarber, Rosinen, Reis, Sago, Salpeter, Salm, Sauda, Grünspan, Stärke, Sumack, Stockfische los, Carotten, Bresil und Schnupftabak, Talg, Tamarinden, Zinn, Feigen, Wallfischbarden, Wachs, Weihrauch, Seife, Schwefel etc.

	fl.	kr.		fl.	kr.
Bis Cölln ans Ufer	—	—	Bis Höchst ans Ufer } . .	2	58
„ frey ab Cölln	1	32	„ Frankfurt a. M. } . .		
„ Mainz ans Ufer	2	30	„ Offenbach ans Ufer .	3	6
„ frey ab Mainz	2	42	„ Hanau „ „ . .	3	12
„ Worms ans Ufer	3	8	„ Aschaffenburg „ . .	3	20
„ Mannheim „ „	3	16	„ Miltenberg „ „ . .	3	24
„ Speyer „ „	3	24	„ Wertheim „ „ . .	3	28
„ Schreck „ „	3	38	„ Würzburg „ „ . .	3	56
„ Freystädt „ „ }	4	16	„ Marktbreit „ „ } . .		
„ Bischofsheim „ }			„ Marktstett „ „ } . .	4	2
„ Kehl „ „	4	22	„ Kitzingen „ „ } . .		
„ Strasburg „ „	4	24	„ Schweinfurt „ „ . .	4	20
„ Heilbronn „	—	—	„ Bamberg „ „ . .	4	30

1) Mandeln ohne Schaaalen, Anissaamen, Butter, alle Sorten China, Curcuma, alle Sorten Garn, Honig, Hanfsaamen, alle Sorten gemahlen Holz, Indigo, alle Sorten Käse, Leder in Fässern oder Kisten, Quersitron, roher Zucker etc.

Mehr nach jedem erwähnten Platz 7 kr. pr. Centner.

2) Tabakskblätter in Fässern, flüssige Waaren ohne Unterschied, Pfeffer etc.

Mehr nach jedem Platz 9 kr. pr. Centner.

3) Melis und Leim, mehr nach jedem Platz . . . 16 kr. pr. Centner.

4) Mandeln in Schaalen, Bücher, Kampher, Cacao, Hanf, Cochenille, Cichorien, Cubeben, ungemahlen Farbholz in Fässern oder Körben, getrocknete Häute, Juchten, Sassafrass, Käse in Fässern oder Kisten, Leinen, Manufactur-Waaren, Manna, Matten, Piment, Schellack, Tabak gesponnen in Fässern, Päckchen oder Rollen, Tabaksstiele in Ballen, Fässern oder Päckchen, Flachs etc.

Mehr nach jedem Platz 22 kr. pr. Centner.

5) Droguerien und Farbwaaren, welche in dieser Liste nicht erwähnt sind, Tabakskblätter (holländische und Ukrainer) in Fässern, Körben oder Päckchen etc.

Mehr nach jedem Platz 27 kr. pr. Centner.

6) Stockfische in Kippen oder Rollen.

Mehr nach jedem Platz 32 kr. pr. Centner.

7) Alle Sorten Erdengeschirr in Fässern oder Körben, alle Sorten Caneel, Citronen, Orangen und deren Schaalen, Haussenblase, Pelzwaaren, Porzellan, Pfeiffen in Kisten, Safflor, Saffran, Thee, Seide, Baumwolle in viereckigen Päckchen etc.

Mehr nach jedem Platz 36 kr. pr. Centner.

8) Spezereyen hier nicht erwähnt, Glas in Kisten oder Körben, Muskatnüsse, Nelken etc.

Mehr nach jedem Platz 42 kr. pr. Centner.

9) Federn, Korkholz, Sennesblätter, Wolle, Baumwolle in Bällen, geschnittenen Tabak los oder in Blasen.

Mehr nach jedem Platz 50 kr. pr. Centner.

10) Hopfen und Bettfedern.

Mehr nach jedem Platz 56 kr. pr. Centner.

11) Scheidewasser und Vitriolöl in Extra-Schiffen.

Mehr nach jedem Platz 70 kr. pr. Centner.

12) Alle Sorten ungemahlen Farbholz, Pockholz, Blei, Pottloth, Braunroth, Steine, Marmor, Eisen etc.

Weniger nach jedem Platz 8 kr. pr. Centner.

15) Pech und Theer, weniger nach jedem Platz . . 16 kr. pr. Centner.

NB. Die Wasserfahrt von Antwerpen über Nymwegen ist nach jedem Platze 18 kr. mehr pr. Centner.

W a s s e r - F r a c h t e n.

Von CÖLLN nach MAINZ ans Ufer (Cöllner Spesen inbegriffen.)

1te Classe	fl. 1 2 kr.
2te ditto	" 1 11 "
3te ditto	" 1 18 "

Von MAINZ bis ans Ufer von CÖLLN (Mainzer Spesen inbegriffen.)

1te Classe	fl. — 40 kr.
2te ditto	" — 48 "
3te ditto	" — 56 "

Von MAINZ bis ans Ufer von AMSTERDAM, ROTTERDAM und DORDRECHT;
(Mainzer und Cöllner Spesen inbegriffen.)

pr. Centner	fl.	kr.	pr. Centner	fl.	kr.
Wolle aller Art	2	52	Reiss	2	—
Kleesaamen, Zwetschen Pottasche	1	52	Knoppere	2	56
Wachholderbeeren und Käse	1	58	Schachteln und Holzwaaren	3	15
Krämerey aller Art	2	24	Wetzsteine	1	48
Wein, Glas in Kisten	2	—	Hafer		
Hanf, ...	2	18	Roggen und Waitzen		
Hirschen	1	42	Gerste		
Weinstein und Schmelztiegel	2		Gyps		
Schwefel und Schmalte	2				

Diese Preise verstehen sich in Louisd'or à fl. 11 — und sind so lange verbindlich, als keine Veränderungen in den Fracht-Reglements vorkommen; Zusatz wegen kleinem Wasser, Porto und Reparaturen, Mauth und Transit-Zölle, Verwinterungskosten, und sonstige nicht vorherzusehende Fälle vorbehalten; die Waaren gehen auf Gefahr des Eigenthümers und werden auch auf Verlangen zur Assecuranz aufgegeben.

Land-Frachten ohne Spesen und Verbindlichkeit.

Von CÖLLN				Von MAINZ			
	Tage	fl.	kr.		Tage	fl.	kr.
nach Aachen . . .	3	1	15	nach Cölln . . .	2	—	36
„ Lüttich . . .	4-5	1	45	„ Frankfurt a/m.	—	—	48
„ Brüssel } . . .	10	2	15	„ Worms . . .	—	—	36
„ Löwen } . . .				„ Mannheim . . .	1	—	—
„ Antwerpen } . . .				„ Speier . . .	1	12	—
„ Ostende } . . .				„ Rastadt . . .	2	30	—
„ Gent } . . .	24	6	—	„ Bischofsheim . . .	3	—	—
„ Lille } . . .				„ Kehl . . .	3	12	—
„ Paris . . .				„ Strasburg . . .	3	18	—
„ Wesel . . .				„ Miltenberg . . .	2	—	—
„ Arnheim . . .	5-6	2	30	„ Wertheim . . .	2	15	—
„ Nymwegen . . .	7	3	15	„ Würzburg . . .	3	—	—
„ Dordrecht . . .	8	5	—	„ Marktbreit } . . .	3	15	—
„ Amsterdam } . . .	10	5	30	„ Marktsteft } . . .	3	15	—
„ Rotterdam } . . .				„ Kitzingen } . . .	3	15	—
„ Coblenz . . .	4	2	—	„ Bamberg . . .	4	30	—
„ Mainz . . .	8	3	—	„ Nürnberg . . .	5	—	—
„ Frankfurt a/m . . .	10	3	30	„ Augsburg . . .	6	45	—
Von ANTIWERPEN				„ München . . .	8	—	—
nach Cölln . . .	12-14	3	30	„ Heidelberg . . .	1	36	—
Von AMSTERDAM und ROTTERDAM				„ Heilbronn . . .	1	24	—
nach Cölln . . .	10	5	—	„ Stuttgart . . .	—	—	—
Von DORDRECHT				„ Basel . . .	6	—	—
nach Cölln . . .	10	5	—	„ Schafhausen } . . .	—	—	—
				„ Sernatingen } . . .			
				„ am Bodensee } . . .			
				„ Winterthur . . .			
				„ Zürich . . .			

NB. Da man beym Empfang und Weiterversandt der Speditions-Güter auf deren beste Beschaffenheit sieht, so werden die Herrn Eigenthümer gebeten, bey vorfindlicher Avarie etc., Ihren Regress an die abliefernde Schiffer, oder Fuhrleute zu nehmen. Für Leccage bey flüssigen Sachen, so wie für Bruch bey Glas und andern dergleichen Artikeln wird nicht gehaftet, eben so wenig für den Inhalt der geschlossenen Collis, sondern nur für die äussere gute Beschaffenheit und richtiges Gewicht.

P. Tarif der Assecuranz-Prämien für Kaufmannsgüter auf dem Rhein und Main.

		Procenten v. Werth im				Procenten v. Werth im	
		Sommer	Winter			Sommer	Winter
Von Holland nach	Düsseldorf	3/20	4/20	von Coblenz nach	Mainz . . .	3/20	6/20
	Cöln	4/20	5/20		Manheim . .	4/20	8/20
	Coblenz . . .	5/20	6/20		Schreck . . .	7/20	13/20
	Mainz	7/20	11/20		Freistett . .	12/20	17/20
	Manheim . . .	8/20	12/20		Strasburg . .	12/20	17/20
	Schreck	11/20	16/20		Frankfurt . .	4/20	8/20
	Freistett . . .	14/20	1		Wertheim . .	6/20	10/20
	Strasburg . . .	14/20	1		Kitzingen . .	7/20	11/20
	Frankfurt a/m	8/20	12/20		Bamberg . . .	8/20	13/20
	Wertheim . . .	9/20	13/20	von Mainz nach	Manheim . . .	1/20	2/20
	Kitzingen . . .	10/20	14/20		Schreck	6/20	10/20
von Düsseldorf nach	Bamberg . . .	11/20	16/20		Freistett . . .	10/20	15/20
	Cöln	1/20	1/20		Strasburg . .	10/20	15/20
	Coblenz	3/20	4/20		Frankfurt . .	1/20	2/20
	Mainz	4/20	7/20		Wertheim . .	3/20	4/20
	Manheim	5/20	9/20		Kitzingen . .	4/20	5/20
	Schreck	8/20	14/20		Bamberg . . .	6/20	8/20
	Freistett . . .	13/20	18/20	von Manheim nach	Schreck	5/20	9/20
	Strasburg . . .	13/20	18/20		Freistett . . .	8/20	13/20
	Frankfurt a/m	5/20	9/20		Strasburg . .	8/20	13/20
	Wertheim . . .	7/20	11/20		Freistett . . .	3/20	6/20
	Kitzingen . . .	8/20	12/20		Strasburg . .	3/20	6/20
	Bamberg	9/20	14/20		Manheim . . .	2/20	4/20
von Cöln nach	Coblenz	3/20	4/20		Schreck	8/20	12/20
	Mainz	4/20	7/20	von Frankfurt nach	Freistett . . .	11/20	16/20
	Manheim	5/20	9/20		Strasburg . .	11/20	16/20
	Schreck	8/20	14/20		Wertheim . .	2/20	3/20
	Freistett . . .	13/20	18/20		Kitzingen . .	3/20	4/20
	Strasburg . . .	13/20	18/20		Bamberg . . .	5/20	7/20
	Frankfurt a/m	5/20	9/20				
	Wertheim . . .	7/20	11/20				
	Kitzingen . . .	8/20	12/20				
	Bamberg	9/20	14/20				

ANMERKUNGEN

1. Obiger Tarif begreift alle Waaren, mit Ausnahme von geschütteten Früchten und Salz, bey welchen die Gebühren durch alle Distanzen um die Hälfte erhöht werden.
2. Die Sommer-Monate werden von 15. März an gerechnet, und dauern bis 14. Sept. incl., die Winter-Monate vom 15. Sept. bis 14. März incl.
3. Alle Plätze, die zwischen den angemarkten Stationen liegen, zahlen die volle Gebühr bis zur nächsten Station.
4. Bey der Berg- und Thal-Fahrt werden die nämlichen Gebühren bezahlt.

ETAT DE COMPARAISON

du produit des droits d'Octroi de Navigation du Rhin, pendant
les trois derniers Exercices 1816, 1817 et 1818.

NOMS des BUREAUX.	1816.				1817.				1818.				OBSERVATIONS.
	RECETTE				RECETTE				RECEETE.				
	d'aval		d'amont		d'aval		d'amont		d'aval		d'amont.		
	Francs.	c.	Francs.	c.	Francs.	c.	Francs.	c.	Francs.	c.	Francs.	c.	
NEUBOURG - - -	56.811	92	19.080	13	42.233	29	12.271	13	22.541	23	4.931	43	
GERMERSHEIM -					47.574	29	25.393	24	38.052	77	13.474	09	
MANNHEIM - - -	46.097	75	34.544	22	45.285	25	48.337	93	47.049	28	36.006	90	
MAYENCE - - - -	83.749	83	122.951	68	70.983	25	160.386	42	75.380	43	114.335	39	
CAUB - - - - -	92.948	52	108.145	65	77.472	02	152.349	98	80.800	48	100.418	16	
COBLENCE - - - -	54.897	97	106.216	86	47.014	55	144.869	91	46.388	04	97.218	87	
ANDERNACH - - -	44.390	98	57.425	02	38.446	82	79.791	77	37.147	92	53.317	27	
LINZ - - - - -	134.067	20	48.663	38	108.413	06	67.500	07	113.494	96	45.524	03	
COLOGNE - - - -	192.144	38	144.559	07	160.983	75	205.578	68	178.786	82	130.142	23	
DÜSSELDORF - - -	119.426	05	278.811	88	107.017	88	436.307	94	125.207	66	277.619	40	
RUHRORT - - - -	112.267	82	238.894	29	99.786	33	334.816	89	114.187	59	215.233	14	
WESEL - - - - -	165.219	58	215.697	28	142.322	05	299.529	55	167.583	51	182.203	16	
EMMERICH - - - -	11.584	23	331.453	89	16.621	66	443.383	30	11.676	79	272.383	49	
TOTAUX -	1.113.606	23	1.706.443	35	1.004.254	20	2.410.516	81	1.058.297	48	1.542.807	56	

Il en résulte que la Recette d'amont de 1818 a diminué, comparativement à celle de 1816, de 163,635 Fr. 79 c.

et comparativement à celle de 1817 d'une Somme de . . . 867,709 Fr. 25 c.

En Total pour . . . 1,031,345 Fr. 04 c.

Enfin que la Recette d'aval de 1818 a diminué comparativement à celle de 1816 d'une Somme de 55,308 Fr. 75 c.

et comparativement à celle de 1817 elle a augmenté d'une Somme de 54,043 fr. 28 c. de manière que compensation faite elle n'a presque pas varié.

La grande différence en moins de la Recette d'amont de 1818 comparée à celle de 1817 provient principalement de ce que les grains, dont la majeure partie arrivait

du Nord par la Hollande pendant la déplorable disette de 1817, n'étaient plus nécessaires en 1818, et que par conséquent les arrivages de la Hollande étaient réduits d'autant.

Il est prouvé que pendant 1817 771,599 q^x. grains de toute nature, sont arrivés à Cologne, et que tout au plus 400,000 q^x. ont été transportés plus loin et au de là de Mayence, que par conséquent, en faisant le calcul sur cette base. — 771,599 q^x. ont rapporté en droits d'octroi de Navigation du Rhin, à raison du quart, jusqu'à Cologne 294,544 frs. 45 c.
et 400,000 q^x. ont rapporté depuis Cologne jusqu'à leur destination 93,985 frs. „ c.
En Total . 388,529 frs. 45 c.

de manière que déduction faite de cette somme de 388,529 fr. 45 c. perçue sur les grains, il reste toujours un déficit sur l'Exercice 1817 de 479,179 fr. 80 c.

Comme cette forte somme jointe à celle de 163,635 fr. 79 c. prouve évidemment la diminution du commerce direct de la Hollande avec l'Allemagne par le Rhin; cet objet important est digne de l'attention du gouvernement des Pays-bas et de son commerce en général, parceque cette preuve étant trop évidente ne permet ni doute, ni objection ou contradiction fondée. Car il semble que pendant la réunion de la Commission centrale de Mayence, le commerce du Rhin entre les frontières de la Hollande et celles de la Suisse est resté in statu quo, tandis que celui de la Hollande seul a diminué trop sensiblement. On ne doutera peut être pas que le système des Douanes en est la cause, tout aussi bien que jadis le système continental a ruiné le commerce Hollandais.

En 1807, avant ces fameux Décrets de blocus, l'octroi de Navigation du Rhin rapportait encore 2,063,456 fr. 68 c.

En 1808, lorsque malheureusement le système continental fût

mis en pratique, la recette se réduisit d'un coup à . . . 2,009,795 fr. 83 c. et elle n'est plus remontée jusqu'en 1816, 2 ans après la cessation du système continental. Cette Recette est le baromètre naturel de la baisse et de la cruë de commerce direct de la Hollande avec l'Allemagne par le Rhin.

Dans le 5^e. cahier page 289 et 293, il est prouvé que le prix de frêt d'un quintal de sucre expédié de Londres par Rotterdam, sur Francfort, est de 7 fl. 50 kr., tandis que de Londres par Brême sur Francfort il n'est que de 6 fl. 11 kr., ainsi moindre de 1 fl. 39 kr. par 0/0; on y voit également que le quintal de sucre de Londres à Cologne par Rotterdam coûte 6 fl. 1/2 tandis que le Café ne coûte que 3 fl. 8 St. d'Hollande par quintal.

On y voit aussi que le Quintal de Café expédié de Londres à Vienne par Hambourg, Magdebourg et Pirna coûte 10 fl. 58 kr. et par Rotterdam 10 fl. 46 kr. que par conséquent cette légère différence n'est pas en état d'attirer à la Hollande un fort débouché pour le midi de l'Allemagne.

H E R M A N N ,
S.^r général de la Commis. centrale pour la Navig. du Rhin.

VERBESSERUNGEN:

Seite 8. Zeile 8. statt indirectement lese directement.

— „ — 21. statt 18. Septembre lese 18. Novembre.

— 9 — 14. statt 3. September 1616 lese 3. Octobre 1816.

I n h a l t.

Fortsetzung der Verhandlungen der Central-Commission.

(II. Bandes I. Heft.)

	<i>Seite.</i>
Réponse du Commissaire plénipotentiaire de S. M. le Roi de Pays-Bas au Vote du Commissaire de S. M. le Roi de Prusse en date du 8. septembre 1818	1
Réponse provisoire du Commissaire des Pays-Bas à la Conclusion de la Commis- sion centrale du 26. juin dernier	30
Vorläufige Erwiderung des Königl. Preuss. Herrn Bevollmächtigten auf die Antwort des Königl. Niederländischen vom 11. October d. J.	30
Vollständige Erörterung des Abgaben-Tarifs auf dem Rheine, mit seinen Bezie- hungen; ausgearbeitet von Hermann, General-Secretär	32
Etat de Comparaison du produit des Droits d'Octroi de Navigation du Rhin pendant le trois derniers Exercices 1816, 1817, 1818; p. M. Hermann .	69



Beiträge zur Kenntniss und Beförderung des Handels und der Schiff-Fahrt

Bd.: 2. 1819, H. 1

Mainz 1819

4 Merc. 705 h-2,1/8

urn:nbn:de:bvb:12-bsb10228023-5